10/15 Nur € 4,90

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 10
Oktober 2015
64. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:

- *245 von Märklin*
- *S 3/6 von Minitrix*
- *V200 von KM1*

Werkstatt:

Entkuppler im Selbstbau
Ein beschrankter Bahnübergang

80 Jahre Baureihe V 140

Diesellok-Meilenstein

Bewegliche Versorgung

Gelenkwasserkräne

inkl. DVD
Gesamtlaufzeit über 137 Minuten



Alte Loks in alten Kleidern

Die Retro-Welle



VON EPOCHE 6 BIS 2 …
FÜR JEDEN IST WAS DABEI !

EXKLUSIVMODELL!

PIKO



Piko 71064
Diesellok „Vectron" BR247 001-1, DBAG, Ep. VI, 2-Leiter-Gleichstromvariante inkl. Schnittstelle (PluX22)
134,99 €

Piko 71264
Diesellok „Vectron" BR247 001-1, DBAG, Ep. VI, AC-Digital 3-Leiter-Wechselstromvariante inkl. Decoder
157,99 €

LIMITIERT AUF 500 STÜCK
(71064 + 71264)

* UVP: Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



Rivarossi



Rivarossi HR2339
Dampflok BR61 002, DRG, Ep. II, 2-Leiter-Gleichstromvariante inkl. Schnittstelle (MTC21)
Farbe: grau
UVP: ~~279,90~~ € *
AKTIONSPREIS: 149,99 €

Rivarossi HR4162
4-er Set MITROPA-Schlafwagenzug, DR, Ep. III, besteh. aus ehemal. CIWL-Reisezugwagen, welche nach dem 2. Weltkrieg in der DDR verblieben
UVP: ~~239,90~~ € *
AKTIONSPREIS: 139,99 €

Sie erhalten dieses Angebot – solange der Vorrat reicht – exklusiv in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Fahrenkrug Modellbahnen
23701 Eutin · Lübecker Str. 9
Tel. 04521- 3883
info@fahrenkrug-eutin.com

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

ToyNedo – Spielwaren Raschka
44137 Dortmund · Westenhellweg 132
Tel. 0231-58449820 · info@toynedo.de
www.toynedo.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS" — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!



14 Rollende Zeitmaschinen

Nicht nur Bahnfotografen sind begeistert, wenn sie Lokomotiven im klassischen Aussehen früherer Tage noch heute auf den Gleisen antreffen können.



Titel: Modelle von Märklin/Roco
Foto: Markus Tiedtke



30 Dieselhydraulische Revolution

Vor 80 Jahren entstand V 16 101. Sie war für spätere deutsche Dieselloks richtungsweisend.



76 Autonomes Fahren

Mit GPS-Unterstützung sorgt das Car-System für noch realistischere Modellautofahrten.



82 Auf in die Altmark

Der MEC Seehausen hat eine sehenswerte Anlage seiner Heimatregion zu DR-Zeiten erschaffen.



Die Diesellok SU45-079 in der neuesten Farbgebung hat am 31. Juli 2015 in Stare Kurowo gehalten und beschleunigt nun mit der vierteiligen Doppelstockeinheit als Personenzug 88907 von Kryz nach Kostrzyn. Bemerkenswert ist das sehr hohe, weithin sichtbare Einfahrsignal.

POLEN

Woodstock mit der Bahn

☐ Die polnische Staatsbahn PKP setzte zwischen dem 25. Juli und 4. August 2015 diverse Sonderzüge im Planverkehr zwischen Kryz (Kreuz) und Kostrzyn (Küstrin) ein. Auch auf der elektrifizierten Strecke zwischen Szczecin (Stettin) und Rzepin (Reppen) wurden zusätzliche Züge eingesetzt beziehungsweise die Planzüge verstärkt.

Anlass war das erhöhte Reisendenaufkommen wegen des schon seit 1995 jährlich stattfindenden Musikfestivals „Woodstock" vom 30. Juli bis zum 1. August 2015 in Kostrzyn. Zum Einsatz kamen auch in diesem Jahr lokbespannte Doppelstockzüge, die von Dieselloks der Baureihe SU45 gezogen wurden.

Ein Erlebnis war auch die Mitfahrt in den Doppelstock-Einzelwagen des Typs Bdhpumn oder gar in der vierteiligen Doppelstockeinheit des Typs BHP. Diese Fahrzeuge stammen vom Waggonbau Görlitz und wurden in den 1970er- und 1980er-Jahren gebaut. Die Inneneinrichtung ist noch weitgehend im Originalzustand. Ein Großteil der Doppelstockwagen ist beim Regionalverkehr in Poznan (Posen) beheimatet.

Die dieselelektrischen Lokomotiven der Baureihe SU45 haben inzwischen ebenfalls etliche Dienstjahre hinter sich. Von dieser Baureihe wurden zwischen 1970 und 1976 insgesamt 266 Stück bei Maschinenbau Cegielski in Poznan gebaut, damals als SP45. Zwischen 1988 und 1998 wurden 191 Loks zur Baureihe SU45 umgebaut und dabei mit einer elektrischen Heizung ausgerüstet.

Die Strecke zwischen Kostrzyn und Kryz bietet dem Eisenbahnliebhaber in einigen Abschnitten noch klassisches Flair: Doppeltelegrafenmasten, Stellwerke, Formsignale, verträumte Ortschaften sowie schön gepflegte Bahnhofsgebäude, da diese noch bewohnt beziehungsweise mit Personal besetzt sind.

Der Einsatz lokbespannter Züge „lo(c)kte" natürlich auch einige Eisenbahnfotografen an. Denn sonst fahren auf dieser Strecke nur noch neue Triebwagen, zum Beispiel die Baureihe SA-133. Lediglich ein Schnellzug (TLK 81102/18103) von Gorzow nach Warszawa und zurück bietet sonst noch alten Reisekomfort, mit Fenstern zum Öffnen, um die vorbeiziehende Landschaft zu genießen. Einige Telegrafenmasten in der Nähe des Warta-Flusses haben sogar Nisthilfen erhalten, damit sich Weißstörche dort niederlassen können. Motive gibt es an der Strecke reichlich, so dass sich die Fotografen meist verteilten und die Lokpersonale somit öfters die Hupe zur Begrüßung betätigten.

Ob es im nächsten Jahr wieder einen Sonderverkehr geben wird, ist noch offen. Die Stadt Kostrzyn leidet unter dem Massenauflauf. Auch die Zahl verfügbarer Loks und Zuggarnituren nimmt ab. Der Festival-Veranstalter plant aber dennoch das nächste Event im Jahr 2016.



Von einem Hügel hatte man einen schönen Blick auf den Ort Santok und die Niederung des Flusses Warta (Warthe), als am Abend des 31. Juli 2015 die Lokomotive SU45-115 mit dem Personenzug 88913 von Kryz nach Kostrzyn der Sonne entgegenrollte. Die drei Lokpersonale freuten sich über die anwesende „Paparazzi-Meute" und betätigten zum Gruß das Signalhorn.

FOTOS: HEIKO GÜNTHER



FOTO: STEFAN KARKOWSKI

Die Zukunft des Rangierverkehrs? In einem mehrjährigen Feldversuch in Franken möchte die DB AG ermitteln, ob die Hybridtechnik betriebstauglich für ihre Einsatzzwecke ist.

DB REGIO

Hybrid ist Trumpf

☐ Im Hbf Würzburg wurde am 3. August 2015 die erste H3 für DB Regio in kleinem Rahmen erstmals der lokalen Presse vorgestellt. Gezeigt wurde dabei die H3-00006 (1002 005). Nach der Präsentation wurde die Lok im Schlepp der 111 179 nach Nürnberg überführt. Einsatzbeginn soll spätestens im Herbst sein, wenn die letzten Zulassungsformalitäten erfüllt sind. DB Regio wird für die beiden Standorte Nürnberg und Würzburg insgesamt fünf Lokomotiven vom Alstom-Typ H3 erhalten und damit die bisher dort eingesetzte Baureihe 214 ersetzen. Die fünf Hybridlokomotiven werden zunächst für acht Jahre im Bestand bleiben und dienen einer langfristigen Untersuchung, ob diese Lokomotivtechnik im DB-Konzern auch in größerem Umfang Verwendung finden kann.



FOTO: AXEL MEHNERT

■ *Neue Type bei der PRESS (Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH): Vier Lokomotiven der Diesellokbaureihe 285 gehören künftig zum Bestand des Jöhstädter Schienenlogistikers, darunter auch 285 102.*

PLEITE, KONKURS, INSOLVENZ



Stefan Alkofer

Nein, nicht schon wieder! – meine erste Reaktion auf die mündlich überlieferte Nachricht vom Insolvenzantrag Fleischmanns. Als ich die offizielle Pressemitteilung las und mit einem Geschäftsführer der Modelleisenbahn GmbH sprach, war ich einigermaßen beruhigt. Ob's am Ende wirklich so harmlos ist? Die Zeit wird's zeigen.

Pleite ist Fleischmann wohl nicht. Was der Volksmund gemeinhin als solche bezeichnet, muss heutzutage nicht das Ende bedeuten. Kennen Sie noch den Begriff Konkurs? Wer Konkurs anmeldete, in Konkurs ging, um den war es in der Regel geschehen. Vielleicht hat man deshalb vor einigen Jahren nicht nur neue Gesetze erlassen, sondern dem Kind einen anderen Namen gegeben: Insolvenz heißt der Konkurs des 21. Jahrhunderts. Klingt nicht so final. Die Namensänderung ist dennoch keine philologische Bankrotterklärung des Gesetzgebers. Die dramatische Veränderung der Weltmärkte erforderte eine angepasste Rechtsprechung.

Insolvenz ist zunächst die Feststellung der Zahlungsunfähigkeit. Um Firmen zu retten, die aus diversen Gründen in Liquiditäts-Engpässe geraten, gibt es definierte Insolvenzverfahren. Ziel ist, das Unternehmen und die Arbeitsplätze zu retten.

Dass dies nicht immer gelingt, haben zahlreiche Pleiten der vergangenen Jahre von Arcandor bis Schlecker bewiesen. Aber es gibt auch positive Beispiele: Eines ist der inzwischen kraftvoll zurückgekehrte Branchenprimus der Modellbahn aus Göppingen.



FOTO: SASCHA DUWE

Am Abend des 9. August ist der klassische DR-Schnellzug bei Landsberg mit drei Minuten Verfrühung (!) nicht mehr weit von seinem Ziel Ilmenau entfernt.

RENNSTEIGBAHN

Skandinavien-Express

□ Unter diesem Namen veranstaltete die Rennsteigbahn vom 1. bis 9. August 2015 eine Sonderfahrt von Ilmenau über Sassnitz nach Schweden und Norwegen. Ziele waren unter anderen Göteborg, Oslo sowie die Flamsbahn. Zum Einsatz kamen ehemalige DR-Reisezugwagen von „Dampf+“ sowie der Schürzenspeisewagen der Rennsteigbahn, ab Trelleborg verstärkt um schwedische Schlafwagen. Von Ilmenau bis Sassnitz und zurück sorgte 211 030 für die stilechte Bespannung.



FOTO: JOCHEN SCHMIDT

■ *Aufgrund schadhaft abgestellter Fahrzeuge der Baureihe 442 kommen beim Franken-Thüringen-Express (Bamberg – Jena Saalbahnhof) wieder lokbespannte Züge mit der Baureihe 111 und zwei N-Wagen zum Einsatz, wie etwa am 28. Juli 2015 in Rudolstadt Pbf.*

ZWISCHENHALT

■ **Zweisimmen bekommt Umspuranlage:** Neben dem umfassenden Bahnhofsumbau installiert die BLS zwei neue Umspuranlagen für den Trans-Golden-Pass, die eine umsteigefreie Fahrt von Montreux nach Interlaken ermöglichen. Neben weiteren Arbeiten wird ein elektronisches Stellwerk errichtet. Die Investition liegt bei 58 Millionen Schweizer Franken.

■ **Die Israel Railways (IR)** werden 62 Traxx-Loks bei Bombardier ordern. Das Auftragsvolumen liegt bei umgerechnet 260 Millionen US-Dollar.

■ **Bautzen hilft Görlitz**: Ein Stellenabbau in Bautzen soll auf diese Art vermieden werden. Ferner soll dadurch die Fahrzeug-Auslieferung an die DBAG stabilisiert werden. Verlagert wurde der Innenausbau von „acht Reisewagenzügen“, teilte ein Bombardier-Sprecher mit.

■ **Bergstrecke wieder befahrbar:** Die schmalspurige Ybbstalbahn darf seit 8. August 2015 wieder zwischen Kienberg-Gaming und Göstling von Museumszügen befahren werden. Bis vor kurzem konnte nur der Abschnitt zwischen Göstling und Lunz am See genutzt werden. Für die Bergstrecke wurde die abgelaufene Betriebsgenehmigung zunächst nicht verlängert. Der Antrag von März 2014 auf Verlängerung der Genehmigung wurde erst im Sommer 2015 positiv beschieden.

■ **Nach dem Großbrand** im Weichenwerk Witten am 23. Juli 2015, dessen Ursache Arbeiten am Dach waren, haben zügig die Aufräumarbeiten begonnen. Bereits Mitte August gingen erste Teile der Fertigung wieder in Betrieb.


FOTO: FABIAN SCHENK

Auch ein spezieller Fahrradzug aus Ulm kam zum Einsatz, welcher von der ebenfalls in Ulm stationierten 218 427 bespannt wurde.

AUTOFREIES TAUBERTAL

Bewusster Verzicht

□ Der alljährliche autofreie Sonntag, eine Veranstaltung des Tourismusverbandes Liebliches Taubertal, bei der bestimmte Straßen ausschließlich Radfahrern, Inlinern und Ähnlichem vorbehalten sind, fand am 2. August 2015 statt. In diesem Jahr war die Route von Tauberbischofsheim entlang der Tauber bis Wertheim und weiter entlang der linken Mainseite bis Freudenberg zur Radstrecke erklärt worden. Aus diesem Anlass verstärkte die Westfrankenbahn ihr Angebot, um den zahlreichen Radfahrern gerecht zu werden. Neben den planmäßigen RE-Zügen zwischen Crailsheim und Aschaffenburg setzte man Sonderzüge zwischen Lauda und Wertheim sowie Lauda und Miltenberg ein.





FOTOS: BERND PIPLACK

■ *Anlässlich der Gotthard-Basistunnel-Eröffnung 2016 lässt SBB Cargo International neun Lokomotiven im neuen Outfit erstrahlen. Damit möchte SBB Cargo den Status als führendes EVU für den Güterverkehr durch den Gotthard-Basistunnel untermauern. Die erste Lokomotive im neuen Design präsentierte Michail Stahlhut am 14. August 2015 Mitarbeitern und der Presse im Rahmen eines Apéro in Köln-Eifeltor und erläuterte, was sich hinter dem „Alpäzähmer" verbirgt.*

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: RAINER HEINRICH

□ Unser gesuchter Bahnhof dürfte einer der wenigen sein, der seinen Namen im Dach eingelassen trägt. Dort, im Osten Thüringens, treffen zahlreiche Bahnlinien zusammen und bilden einen bedeutenden Knoten im Schienennetz. Die kreisfreie Stadt, in der sich das Empfangsgebäude befindet, ist mit knapp 100 000 Einwohnern die drittgrößte Thüringens. Der Bahnhof mit dem auffälligen Dachdesign ist einer von sechs Haltepunkten im Stadtgebiet. Wie heißt er beziehungsweise in welcher Stadt befindet er sich?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Oktober 2015 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Augustheft lautete: „Burg Hohenzollern". Gewonnen haben: Schwitzer, Heinz-W., 45277 Essen; Sadowski, Dietmar, 09366 Stollberg/Erz.; Spindler, Walter, 79194 Gundelfingen; Wladarsch, Winfried, 73117 Wangen; Stafl, Klaus, 06366 Köthen; Buechele, Josef, 79576 Weil am Rhein; Reinartz, Jürgen, 41517 Grevenbroich; Gerhardt, Karl-Heinz, 64711 Erbach; Riedel, M., 01558 Großenhain/Sachsen; Evertz, Gisela, 51377 Leverkusen; Liebing, Marcel, 06366 Köthen; Erler, Wolfram, 08412 Werdau; Feist, Rüdiger, 31812 Bad Pyrmont; Dziuba, Peter, 38524 Sassenburg; Lamy, Nathalie, B-4430 Ans; Heimhold, Uwe, 24159 Kiel; Albrechtsen, Ulf, 21039 Hamburg; Lisson, Ingrid, 29549 Bad Bevensen; Dix, Fabian, 80687 München; Radauer, Roland, A-4070 Eferding. Den Sonderpreis, einen VT 610 von Märklin, hat Hartmut Sohrmann aus Bielefeld gewonnen.

DB REGIO GEWINNT AUSSCHREIBUNG

Alles neu an der Murr und im Gäu

□ Einen wichtigen Erfolg verzeichnete DB Regio in Baden-Württemberg. Die Bahn gewann die Nahverkehrsausschreibung für die Murr- und die Gäu-Linie. Dabei handelt es sich um die Strecken von Crailsheim beziehungsweise Freudenstadt/Konstanz in die Landeshauptstadt Stuttgart. Der neue Verkehrsvertrag, für das sogenannte Netz 3b, der ab Dezember 2017 gilt, beinhaltet jährlich 2,1 Millionen Personenkilometer. Es ist vorgesehen, vierteilige Talent 2-Triebzüge auf den Linien einzusetzen, die im neuen Landesdesign (Bild) auftreten sollen.



FOTO: GABRIEL HABERMANN

Die Fotomontage von Gabriel Habermann vermittelt schon einmal einen kleinen Vorgeschmack darauf, wie die Züge der Murr- und Gäubahn in Zukunft wohl aussehen werden. Zum Einsatz kommen sollen Neufahrzeuge des bekannten Typs Talent 2 von Bombardier.

■ Die 26. BR-Radltour, veranstaltet vom Bayerischen Rundfunk, führte von Weilheim über Friedberg, Donauwörth, Brombachsee, Heilsbronn, Volkach nach Mellrichstadt. Wie immer nahmen 1200 Radler teil. Mehr geht schier nicht. Um diese von ihren Wohnorten nach Weilheim und am Ende von Mellrichstadt wieder nach Hause zu befördern, setzte die Deutsche Bahn alias Südostbayernbahn wieder zwei Sonderzüge ein, die neben den Doppelstockwagen auch einige Güterwagen für die Fahrräder mitführten. Erstmals kamen auch die neuen Dieselloks der Baureihe 245 zum Einsatz.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER



FOTO: HENNING GOTHE

Die EGP (Eisenbahngesellschaft Potsdam) hat seit kurzem auch einen Vectron im Einsatz. 193 848 weilte in ihrem auffälligen Design am 27. Juli 2015 in Augsburg.



FOTO: MAIK KOPKE

Am 14. August 2015 überführte Lokomotion-212 249 „Clärchen" die EFZ-01 519 von Rottweil nach Meiningen in das dortige Ausbesserungswerk, damit noch einige Restarbeiten an der Dampflok ausgeführt werden können.

FLOP

FLOP: Ja, wie heißt sie denn nun?

Immer schwieriger wird eine Zuordnung von Triebfahrzeugen. Ein kurioses Beispiel stand am 29. Juli 2015 in Dessau: Die Lok trägt vorne vier (!) unterschiedliche Loknummern: EU45-842, ES64F4-842, 6189842-8 und 189-842. An der Seite steht „PKP-Cargo", zugelassen ist sie aber in Deutschland. Ohne das ellenlange Kürzel, die EVR-Nummer an der Lokseite, kann man bald keine (private) Lok mehr identifizieren beziehungsweise zuordnen.



FOTO: AXEL MEHNERT

GÜTERVERKEHR

Diesel-Umleiter

☐ Nachdem es letztes Jahr schon einmal drei Wochen lang Umleiterverkehre zwischen Deutschland und Dänemark von Maschen über Niebüll und Esbjerg nach Frederica gab, wurde diese Aktion dieses Jahr vom 13. Juli bis 3. August 2015 wiederholt. Grund waren erneut Bauarbeiten im dänischen Streckenabschnitt Padborg – Lunderskov. Die Umleiterzüge wurden von Maschen bis Esbjerg wieder mit Loks der Baureihen 232/233 bespannt und ab Esbjerg bis Frederica übernahmen Loks der Reihe MZ die Bespannung.



„Railion Logistics" zieht „DB Schenker": Dieses Bild der interessanten Schriftkombination in einem Zug bei einer Eisenbahn mit vielen Namen konnte am Abend des 23. Juli an der Ausfahrt von Ribe aufgenommen werden. Es handelt sich um den von Maschen kommenden EZ 47412 nach Frederica, bespannt mit der erst im Mai frisch hauptuntersuchten 232 230.



FOTOS: JÖRG BOEISEN

Für die Umleiterverkehre zwischen Frederica und Esbjerg wurden sieben Loks der Reihe MZ eingesetzt und fünf Exemplare der Reihe MY waren als Reserve angemietet. Da nicht genügend eigene MZ zur Verfügung standen, wurde MZ 1425 von der schwedischen Firma Svensk Togkraft angemietet. Bildlich konnte diese am 21. Juli mit dem EZ 47402 Maschen – Frederica bei Vejen festgehalten werden.



FOTO: AXEL WITZKE

Am 3. August 2015 durchfährt 245 201 mit NOB-81723 nach HH-Altona St. Michaelisdonn (KBS 130). Die von Paribus beschafften Loks der BR 245 wurden bei Northrail eingestellt.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Im Probebetrieb

☐ Seit Mitte Februar 2015 weilt 245 201 im Schleswig-Holstein-Design bei der NOB in Husum. Eine zweite Lok ist in Form von 245 203 ebenfalls in Husum. Im Rahmen von Mess- und Testfahrten wird meist montags und mittwochs eine der beiden Loks in einem eintägigen Umlauf eingesetzt. Die Maschine zieht dabei derzeit in jede Richtung, da die Steuerungstechnik noch nicht dem Steuerwagen angepasst wurde. Seit Anfang August ist 245 204 in Dänemark vor Güterzügen im Einsatz. Sie erhält meist Vorspann (ohne Leistung) durch eine E-Lok oder wird mit einem streckenkundigen Lotsen besetzt. Die Loks gehören der Objektgesellschaft Paribus-DIF Netz-West-Lokomotiven GmbH & Co. KG („Paribus-DIF“) und sind bei Northrail eingestellt. Northrail hat für 20 Jahre Wartung und Bereitstellung übernommen. Paribus-DIF hat 15 „Multi-Engine-Loks" bestellt und wird diese ab Dezember 2015 mit den NOB-Wagen unter Betriebsführung der DB Regio einsetzen.



FOTO: FRANK HEILMANN

■ *Der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE) aus Schwarzenberg erhält von der Railsystem RP mit Sitz in Gotha zwei Loks des Typs V 75 als Leihgabe. Bei den Lokomotiven handelt es sich um T 458.0554 (CKD, Bj. 1961) und T 458.1513 (CKD, Bj. 1965). Während die Lok T 458.1513 nur etwa bis Mitte 2016 im Museum Schwarzenberg verbleibt, soll T 458.0554 für einen längeren Zeitraum dem Schwarzenberger Museumsbestand zur Verfügung stehen. 107 513 (Ex-T 458.1513), noch in KEG-Lackierung, befindet sich hier gerade auf der Drehscheibe im VSE-Museum Schwarzenberg.*

FOTO: STEFAN KLEIN



Eine beeindruckende Überführung von insgesamt 14 Lokomotiven der Baureihe 151 wurde durch die DB AG-Tochter MEG am 1. August 2015 durchgeführt. Dabei kamen MEG-804 (Ex-156 004) mit der Werbung „Wir suchen Mitarbeiter" als Zuglok und das U-Boot MEG-301 (Ex-229 120) am Zugschluss zum Einsatz. Der Zug startete als 88898 mit den 151 065, 096, 142, 057, 027, 013, 114, 105, 159, 162, 051, 115, 005 und 011 in Hamm/Westfalen. Die Fahrt führte über Münster – Osnabrück – Hamburg – Schwerin nach Mukran. Die Aufnahme zeigt den Zug bei Westbevern.

ZEITREISE

Im Dreiländereck

FOTOS: VOLKER EMERSLEBEN



V 100 mit Reko-Wagen in modellbahnähnlicher Kulisse: ein Motiv, das die Herzen der Eisenbahnfreunde höher schlagen lässt.



Die Kulisse hat sich auf den ersten Blick kaum verändert, nur der moderne Desiro wirkt ein wenig fremd auf dem Bild.

Im äußersten Südosten der Oberlausitz im Freistaat Sachsen, am Fuße des Zittauer Gebirges und an der Mündung der Mandau in die Neiße liegt Zittau. Das Auf und Ab in der Geschichte dieser heute etwa 26 000 Einwohner zählenden Stadt direkt an der durch das Potsdamer Abkommen nach 1945 gezogenen Grenze zu Polen und Tschechien spürt man noch heute. Diese Zeitreise zeigt die Bahn in der Stadt im Dreiländereck im Jahr 1988 und 2015. Manch ein Leser wird sich noch an die Güterzüge mit Loks der Reko-Baureihe 52.8, die Eilzüge aus Dresden mit Dieselloks der Baureihe 118 und die Personenzüge mit der allgegenwärtigen Baureihe 110 erinnern. Das Bw mit seinem 16-ständigen Ringlokschuppen hatte ein volles Haus und die Reichsbahner hatten viel zu tun. Täglich wurden 135 Reisezüge, davon 20 schnellfahrende, abgefertigt. Gleich nebenan befinden sich die Anlagen der Zittauer Schmalspurbahn, der heutigen SOEG. Sonnenkollektoren auf dem riesigen Dach des Güterschuppens haben das Gebäude vor einem Abriss gerettet, denn Güterwagen (außer den wenigen mit Kohle für die Schmalspurbahn) verirren sich hier nicht mehr her. Vor der Wende waren es noch täglich rund 40 Güterzüge, die in Zittau im Binnenverkehr gebildet und aufgelöst wurden. Nur noch Regionalverkehr steht auf dem Fahrplan, der nach gewonnenen Ausschreibungen seit dem 12. Dezember 2010 auf der Dreiländerbahn Liberec – Zittau – Varnsdorf und seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in die 104,8 Kilometer entfernte Landeshauptstadt Dresden durch den „TRILEX" der Vogtlandbahn bedient wird. Zum Einsatz kommen Desiro-Classic der Baureihe VT 642 und Regioshuttle der Baureihe VT 650. Vorbei ist der Einsatz von Triebwagen der ČSD/ČD im sogenannten „kleinen Grenzverkehr". Auch die Durchfahrt tschechischer Güter- und Reisezüge im „privilegierten Eisenbahndurchgangsverkehr" gehört der Vergangenheit an. Noch heute zeugen umfangreiche Weichen- und Gleisanlagen, lange Bahnsteige und mechanische Stellwerke und die davon bedienten Formsignale von der Größe des Bahnhofs. Das repräsentative, großzügige Bahnhofsgebäude, mit gotischen Elementen versehen, kann man als architektonische Perle bezeichnen. Doch muss um deren Erhalt nicht nur als schmucke Hülle seitens DB Station & Service und der Stadt gemeinsam gekämpft werden. Dies gilt auch für die alten sanierungsbedürftigen Bahnsteigdächer, die bei den kurzen Zügen zudem überdimensioniert wirken.

Eisenbahn-Romantik Reisen 2016

Erleben Sie auch 2016 wieder einige der schönsten (Dampf-) Eisenbahnfahrten mit uns!

Schmalspurerlebnisse in **Österreich**	12.05.-18.05.16
Schmalspur im **Baltikum**	31.05.-09.06.16
Dampfbahnen **(Nord)Irland**s	12.06.-23.06.16
Gärten und Dampfbahnen in **Südengland** und QM2	07.07.-15.07.16
QM2, Gärten- & Dampfbahnen in **Cornwall**, England	15.07.-23.07.16
Schmalspurbahnen **Wales**	10.08.-17.08.16
Großes Panorama-Erlebnis **Schweiz** (mit Krokodil)	20.08.-27.08.16
"Great Dorset Steam Fair" & Dampfbahnen Südenglands	30.08.-06.09.16
Dampfbahnerlebnis **französische Schweiz**	09.09.-14.09.16
Dampfbahnen in **Schottland**	19.09.-28.09.16

Alle Reisen inklusive Fahrt im Komfortreisebus mit Begleitung ab/bis Dresden, begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Hotelübernachtungen und Halbpension!

Rahmenprogramm und Sonderfahrten zum Dampfloktreffen Dresden 13./15.-18.04.2016 bei uns!

Weitere Zustiege entlang der Route sowie halbe Doppelzimmer auf Anfrage.

Reisebüro Rainer Maertens





0351 - 56 39 39 30

Eingang Bibliothek / Ortsamt Prohlis
Prohliser Allee 10, 01239 Dresden
Mo-Fr: 09.00-19.00 Uhr, Sa: 09.00-16.00 Uhr

Telefax: 0351 - 270 91 02
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de



facebook.com/EisenbahnRomantikReisen



Großer Auftritt in Ozeanblau-Beige: Vor dem Lokschuppen in Siegen haben sich am 18. August 2012 mit 332 090, 261 671, 212 372, 212 376 und 218 128 gleich fünf ehemalige Bundesbahn-Dieselloks in dieser Farbgebung versammelt.

Nostalgisches Outfit für altbekannte Lokomotiven

Der Trend zum Retro-Look ist in vielen Lebensbereichen ungebrochen. Auch auf der Schiene hat der Hang zur Tradition nicht nur die Museumsbahnszene erfasst, denn immer mehr private Betreiber alter Staatsbahnmaschinen bevorzugen optisch Bewährtes.



FOTO: ARMIN SCHWARZ

Youngtimer auf Schienen



FOTO: BODO SCHULZ

151 124 der SRI Rail Invest ist längst der Star unter den noch fahrenden Güterzug-Elektroloks der Baureihe 151. Hier fährt die chromoxidgrüne Maschine am 30. November 2012 mit einem Zementzug nach Deuna durch den Bahnhof Greifswalder Straße auf dem Berliner Innenring.

Fragt man einen Lokschlosser, was das Wichtigste an einer Lokomotive sei, wird er sicher zuerst Dinge wie Wartungsfreundlichkeit, Robustheit und Zuverlässigkeit anführen. Das ist bei Richard Böhme von der Leipziger Eisenbahngesellschaft (LEG) nicht anders. Der Mitarbeiter der LEG-Werkstatt in Delitzsch ist gerade mit einer Dieselmotor-Reparatur an 132 158 beschäftigt. Zusammen mit zwei Helfern steht er im Motorraum der Großdiesellok aus sowjetischer Produktion und hantiert mit einem überdimensioniert wirkenden Drehmomentschlüssel. Draußen ist es an diesem Tag heiß und in der 132 herrscht trotz stillstehendem Motor ein geradezu subtropisches Klima. Zudem dringt durch die Maschinenraumfenster nur sehr wenig Licht herein. Einige Lüfterklappen sind herausgenommen, damit es für die Arbeiter wenigstens etwas erträglicher wird. Das scheint Böhme und sein Team aber nicht sehr zu stören, denn ihre Patientin macht es ihnen einfach. „Alles sehr gut zu reparieren, man merkt als Techniker recht schnell, dass man bei der Konstruktion der 132 viel auf Wartungsfreundlichkeit geachtet hat." Daher wird der Austausch einer defekten



FOTO: SRI

Zufrieden blickt Simon Scherer, Geschäftsführer von SRI Rail Invest, von einer seiner Loks.

Ältere Maschinen sind bei den Privaten beliebt

Zylinderkopfdichtung, der heute ansteht, wohl auch in ein paar Stunden erledigt sein. Dann kann die Lok wieder einen Kesselwagen-Ganzzug bespannen, eines der Hauptaufgabengebiete der LEG im Güterverkehrsgeschäft. Darauf dürften sich viele Eisenbahnfreunde bereits freuen. Denn im Gegensatz zu den Lokomotiven der Baureihe 232, die sich noch im Bestand der DB AG befinden und im bekannten Verkehrsrot unterwegs sind, wird 132 158 der LEG in klassischer Reichsbahnlackierung durch die Lande fahren.

Warum die Lok und noch einige andere Maschinen der LEG auch im Farbkleid der alten DDR-Staatsbahn unterwegs sind, kann auch Böhme nicht sagen. „Es passt halt einfach", meint er nach kurzer Überlegung. Damit kann man die Vorliebe einiger privater Lokbetreiber, ihre Maschinen wieder in den altbekannten Anstrichkonzepten auftreten zu lassen, kurz und treffend beschreiben.

Natürlich ist Richard Böhme auch als Loktechniker nicht darum verlegen, die ganze Thematik noch etwas ausführlicher aus seiner Sichtweise zu erläutern: „Also es gibt ja draußen Loks, die fahren mit regelrechten Farbexperimenten herum, oft richtig grauslich. Mit einer noch aus Reichsbahnzeiten vorgegebenen Lackierung macht man es sich natürlich einfach, aber man bedient auch ein gewisses Bild im Kopf von diesem oder jenem Fahrzeug. Man weiß einfach, wie so eine 132 aussehen muss: roter Lokkasten, helle Bauchbinde, grauer Rahmen und graues Dach. Wobei meiner Meinung nach die verkehrsrote Lackierung der Bahn AG ja auch nicht so schlecht aussieht." Dennoch gibt es einen

Das Purpurrot der 290 008 von Railsystems RP glänzt noch ganz frisch, während sie zusammen mit der blau-beige lackierten 294 096 am 8. August 2015 den Ruppertsbergtunnel bei Jossa verlässt.



FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

Unterschied zu den alten Farbkonzepten: „Früher hat man die Kontraste zwischen den einzelnen Farben und auch die Farbaufteilung viel dezenter ausgeführt. Beim ozeanblau-beigen Farbschema der Bundesbahn ist das mit den beiden Farbstreifen auf der 218, von denen einer hinter der Lokfront endet, sehr gut zu sehen. Das wirkt dynamisch, aber nicht übertrieben. Ich glaube, heute will man viel zu viel, was Lackierungen angeht. Da wird gerne mal übertrieben. Bei den alten Staatsbahnfarben aber ist es oft genau richtig, was den Kontrast und die Farbaufteilung angeht, und deshalb schön."

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Eine Überführungsfahrt nach Halberstadt hatte 228 321 der „Cargo Logistik Rail Service" vor den Metronom-Doppelstockwagen zu bewältigen, als sie am 13. Oktober 2013 durch Barnten fuhr.

FOTO: TOBIAS SCHUMINETZ

Früher unbeliebt, heute geschätzt: 194 580 als ozeanblau-beigene „194 178“ neben der grünen 194 192 am 29. Juli 2012 in Nördlingen.



Bodo Schulz lichtete im April 2014 die MTEG-Loks 204 311 und 204 347 mit einem Holzschnitzelzug vor der Kulisse der ehemaligen Schwartzkopff'schen Lokomotivfabrik in Wildau ab.

Doch selbstverständlich ist die LEG mit ihrer Vorliebe für den Retro-Look beileibe nicht allein auf weiter Schienenflur. Manchmal handelt es sich nur um eine besondere Maschine, die aus der Masse der anderen Privatbahnloks herausragen

Vom alltäglichen Outfit zur Abendgarderobe

soll. „Seit wir 151 124 im Bundesbahnlack fahren lassen, genießen wir eine gewisse Aufmerksamkeit. Nicht nur in den Werkstätten, die sich freuen, eine Lok in Originallackierung zu bearbeiten. Auch bei Lokführern, Fotografen und den Kunden selbst ist die Lackierung beliebt. Auch im Internet selbst nach knapp drei Jahren immer noch als beliebtes Motiv zu finden, öfter als unsere blauen Loks“. So verkündet es Simon Scherer, der mit der Firma SRI Rail Invest



Die zweigleisige Werkstatthalle der Leipziger Eisenbahngesellschaft ist die Heimat der im klassischen Rot lackierten 132 158, die dort am 12. August 2015 gerade instand gesetzt wird.



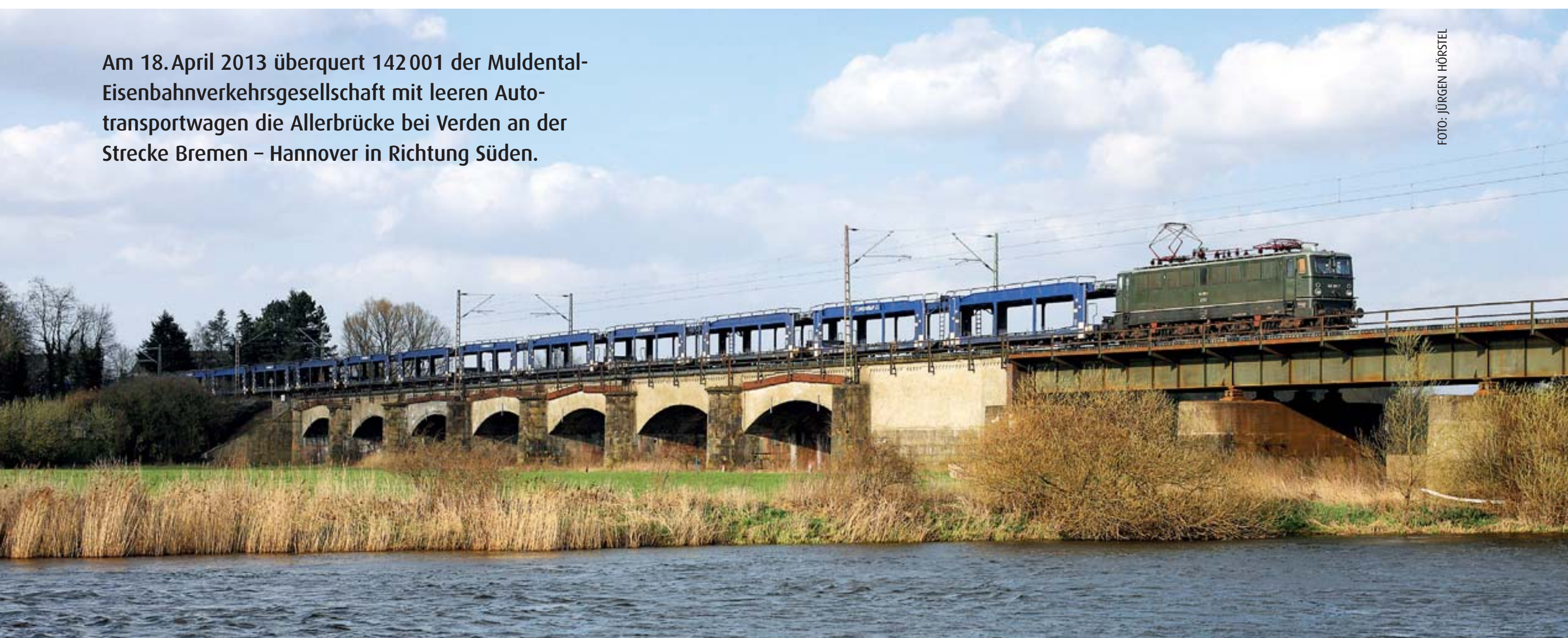
LEG-Werkstattleiter Richard Böhme ist sichtlich stolz auf die gepflegten Fahrzeuge im Reichsbahn-Look.

sein eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen besitzt. Dabei greift er gerne auf die starken sechsachsigen Güterzugelektroloks der Bundesbahn-Baureihe 151 zurück, die bei DB Schenker nicht mehr benötigt werden. Allerdings sind bis auf 151 124 alle anderen Maschinen von SRI im blauen Unternehmenslack gehalten. Daher überraschte die chromoxidgrüne Ausnahmelok umso mehr: „Das war eine spontane Entscheidung, ein Vorschlag von einem engagierten Werksmitarbeiter in Dessau. Die Lok wurde komplett durch Eigenkapital von Investoren finanziert. Diese begrüßten die Lackierungsvariante gleicherma-

FOTOS (3): ALEXANDER BERGNER



Ein großer Drehmomentschlüssel mit Getriebeunterstützung ist notwendig, um die Schrauben am Motor einer 132 festzuziehen.



Am 18. April 2013 überquert 142 001 der Muldental-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mit leeren Autotransportwagen die Allerbrücke bei Verden an der Strecke Bremen – Hannover in Richtung Süden.

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL



FOTO: ARMIN SCHWARZ

212 007 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte kommt neben Sonderfahrten, hier am 14. August 2010 vor dem „Rheingold" in Köln, auch vor Güterzügen zum Einsatz.

ßen, da die Lok damit als einzige in Originallackierung unterwegs ist." Bei SRI hat man, ebenso wie bei der LEG, sogar auf das Anbringen eines auffälligen Logos verzichtet, um die Illusion nicht zu zerstören: „Ein markantes Logo würde ja das Gesamterscheinungsbild der Originallackierung beeinträchtigen. Auch ohne eigenständiges Logo erkennt jeder Insider, dass das die Lok von SRI ist".

Frühere Farben nimmt man heute anders wahr

Bemerkenswert ist der Umstand, dass man es dabei gar nicht so genau genommen hat, was die historische Authentizität dieser Farbwahl anbelangt. „Die ozeanblau-beige Farbgebung bringt die Kraft der Lok nicht so gut zur Geltung wie die grüne. Darüber hinaus ist sie deutlich schmutzanfälliger, und sieht bald nicht mehr schön aus, wenn man nicht alle paar Wochen zum Lokwaschen fährt", erläutert Scherer, denn er weiß genau, dass seine grüne 151 124 im Jahr 1977 schon im damals neuen ozeanblau-beigen Farbkonzept aus den Werkshallen von Krupp rollte. Diesbezüglich gibt es mittlerweile diverse Beispiele in der Szene. Etwa 218 387, eine Lok der DB-Tocher Kurhessenbahn, welche mittlerweile purpurrot lackiert ist, obwohl sie zu Bundesbahn-Zeiten diese Farbe nie getragen hat. Allerdings dürfte so etwas auch nur einem wirklichen Baureihen-Kenner auffallen, zudem passt die Farbe ja trotzdem eindeutig zu einer 218.

Doch auch das einst bei vielen Eisenbahnfans regelrecht verhasste Ozeanblau-Beige erlebt derzeit eine ungeahnte Renaissance. Immer mehr aus Bundesbahnbeständen übernommene Privatbahnfahrzeuge, besonders Dieselloks der Baureihen 215 bis 218, 360/260 und 211/212, sind im gediegenen 70er-Jahre-Look auf deutschen Gleisen unterwegs. Vielleicht ist es ja mit Lokomotivfarben so wie mit guten Weinen: Erst nach einer gewissen Reifezeit lernt man deren wahre Güte zu schätzen.

Eine besondere Wertschätzung wird jedoch dem TEE-Farbkonzept zuteil, in dem 218 217 einst probehalber ausgeliefert wurde. Kaum hatte 218 217-8 nach Jahrzehnten des Sonderstatus ihr rot-beigenes Farbkleid im Jahr 2002 verloren, fanden sich schnell einige Nachahmer im Bereich der V 160-Lokfamilie. Dieser Lack ist für die meisten Eisenbahner und V 160-Liebhaber offenbar einfach zu schick, um dauerhaft von der Schiene zu verschwinden. Daher fahren jetzt zum Beispiel auch die Lokomotiven 218 105 der DB-Tocher Westfrankenbahn und 217 002 des Betreibers „Bahn Touristik Express" (BTE) in diesem noblen Outfit umher.

Bei so manch anderer Lok hingegen könnte sich die Frage stellen, ob man sich mit der Wahl eines althergebrachten Farbkonzeptes eher keinen Gefallen getan hat. Vor allem dann, wenn an einer Maschine so viele Details geändert wurden, dass auch eine historisierende Farbgebung nicht darüber hinwegtäuschen kann. Besonders bei Diesellokomotiven hat sich in



FOTO: PATRICK GESSNER

Am 30. August 2014 zeigten sich einige Rangierdieselloks der früheren Deutschen Reichsbahn in Chemnitz-Hilbersdorf, so auch der „Goldbroiler" V 60 1264 von Regio Infra Service Sachsen.

FOTO: BODO SCHULZ

Die Netinera-Werkstätten in Neustrelitz sind die erste Adresse für Instandsetzungsarbeiten an älteren Lokomotiven. Als im Januar 2013 die rekonstruierte 221 145-6 der Railsystems RP neben der Museumslok V 160 002 stand, war dort von der aktuellen Krise noch nichts zu spüren.

dieser Hinsicht oft schon recht viel getan. So fährt etwa die im Reichsbahn-Rot gehaltene 202 843 mit einem das Aussehen der Lok durchaus beeinträchtigenden zusätzlichen Schutzgeländer auf den Umläufen herum. Auch bei einigen im Netinera-Werk rundum erneuerten Loks der früheren DB-Baureihe V 200.1, etwa 221 145 der Prignitzer Eisenbahngesellschaft (PEG) und 221 124 der Schienen-Güter-Logistik (SGL), wirkt die rote Farbe eher unpassend, da LED-Lampen, UIC-Steckdosen und Hochleistungspuffer für den Kenner sofort jegliche Illusion zerstören.

Zudem muss man sich als Betreiber, vor allem wenn man ausschließlich altfarbenes Rollmaterial einsetzt, die entscheidende Frage stellen, ob ein eigenes und gänzlich unverwechselbares Farbkonzept nicht doch letztlich die werbewirksamere Alternative ist.

Richard Böhme von der LEG entwickelt in dieser Hinsicht wenig Sorgen: „Für die Kontakte, um an Aufträge zu kommen, ist die Farbgebung der Fahrzeuge ohnehin eher unwichtig. Entweder sind sie schon da oder ergeben sich anderweitig, aber ganz bestimmt nicht über die Lackierung der Loks. Gut, es weiß zwar mittlerweile jeder, dass etwa die PRESS blaue Maschinen hat, aber auch deren Auftraggeber dürfte das kaum interessieren. Im Grunde ist es wirklich mehr die Fanszene, die viel darüber redet, wie eine Lok letztlich aussieht“. Und lachend fügt Böhme hinzu: „Inzwischen weiß auch jeder: Der tolle Reichsbahnlook, super, muss wohl die LEG

An ein Konzept traut sich noch keiner ran

sein.“ Simon Scherer von SRI schätzt die Außenwirkung der alten Farbgebung für die Geschäfte seines EVU ein wenig höher ein: „Ja, es gab viele positive Rückmeldungen gerade zur „Green Lady“. Unter unseren Investoren, Kooperationspartnern, Mietern und deren Mitarbeiter finden sich viele Leute mit Herzblut für die Eisenbahn.“

Die gibt es sicher auch bei der LEG, aber in der Werkstatt geht es eher darum, die Loks am Laufen zu halten, statt sich ums



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Den Besuchern des Rosenheimer Herbsfestes dürfte die Farbe von 260 106 der „Innrail“ egal gewesen sein, die Eisenbahner dagegen freuten sich.



FOTO: ANDREAS HACKENJOS

Auch bei der DB AG gibt es wieder Loks in DB-Farben, etwa 218 105 der Westfrankenbahn im TEE-Lack neben 218 128 (Verein zur Erhaltung historischer Loks), September 2012 in Korbach.

Make-Up zu kümmern. Daher fahren einige Großdieselloks auch noch in Verkehrsrot umher. „Die Lok 232 416 etwa, warum auch nicht? Das ist der DB AG sogar relativ egal – wir müssen nur die Halterkennung entfernen. An dieser Lok haben wir nur den Keks entfernt und gegen das LEG-Logo ausgetauscht. Aber auch andere Betreiber setzen ihre Maschinen, die sie etwa mit Restfristen von der DB AG erworben haben, noch in Verkehrsrot ein. Bei uns hat sich jedenfalls bis jetzt noch niemand aus dem Konzern gemeldet, der deswegen gemeckert hätte", sagt Böhme und zieht die letzte Schraube am Motorblock der

So lange wie die Loks bleiben auch die Farben

132 158 fest, die sich in einem tadellosen Pflegezustand befindet. Exakt darauf kommt es im harten Bahnbetriebs-Alltag an, die Farbgebung ist nur noch das i-Tüpfelchen, wenn auch ein sehr augenfälliges.

Trotzdem wird der Trend zu den altgewohnten Farben sicherlich noch einige Zeit anhalten. Jedenfalls so lange, bis die alten Staatsbahnlokomotiven auch bei den privaten Betreibern endgültig aufs Abstellgleis geschoben werden. Dank der Zuverlässigkeit dieser Konstruktionen dürfte dies aber noch eine ganze Weile dauern.

Interessanterweise gibt es, was die alten Farbgebungen betrifft, tatsächlich noch eine Lücke: Bisher konnte sich kein Eigentümer alter Bundesbahnmaschinen für das einst ebenso wie das ozeanblau-beigene heftig umstrittene orientrote Farbkonzept mit dem charakteristischen weißen „Lätzchen" an der Lokfront begeistern. Dabei gibt es mittlerweile erneut so viele altrote und blau-beige-farbene Loks, dass selbst bei deren ausgesprochenen Liebhabern bald ein gewisser Ermüdungseffekt einsetzen dürfte. Warum nicht mal eine 212 oder 218 in Orientrot? Schließlich ist das Design dieser klassischen DB-Dieselloks so zeitlos, dass keine Farbgebung an ihnen wirklich schlecht ausgesehen hat. Man darf gespannt sein, ob auch dieses Farbkonzept bald wieder zu größeren Ehren kommen wird. Ausgeschlossen ist nichts. Denn wer hätte vor gut einem Jahrzehnt schon daran geglaubt, dass der Retro-Trend bei den „Youngtimern auf Schienen" so gut ankommen würde? □ *Alexander Bergner*

Fahrt in den Sonnenuntergang mit 118 770 der Muldental-Eisenbahnverkehrsgesellschaft (MTEG) vor einem Sonderzug mit 03 2155 am Zugschluss. Die Aufnahme entstand am 3. Oktober 2014 bei Vieselbach in Thüringen.

FOTO: SVEN MOLLE

44 Jahre geteilt – 25 Jahre wiedervereinigt

Die Eisenbahnstadt

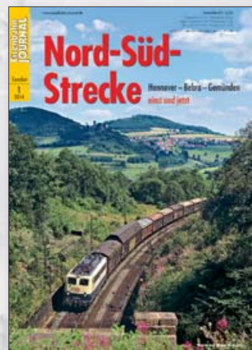


Berlin war von 1945 bis 1989 das Symbol für die Teilung Deutschlands. Schon sehr früh verlagerte die DR den Fernverkehr in den Ostsektor und vollendete bis 1957 den Außenring, um West-Berlin umfahren zu können. Mit der Schließung der Grenzen im August 1961 wurden alle S-Bahn-Linien von West-Berlin ins Umland gekappt. Nach der Öffnung der Grenzen im November 1989 erwachten alte Bahnanlagen aus dem Dornröschenschlaf, wurden neue Bahnhöfe und ein Nord-Süd-Fernbahntunnel gebaut. Im zentralen Bereich entstand in grandioser Stahl-Glas-Konstruktion der neue Hauptbahnhof. Berlin gewann seine Bedeutung als größter deutscher Verkehrsknoten zurück. Der Berliner S-Bahn, den Reisezügen der Alliierten und dem Güterverkehr im Stadtgebiet sind eigene Beiträge gewidmet. Eine Zeittafel rundet das reich bebilderte Sonderheft ab.

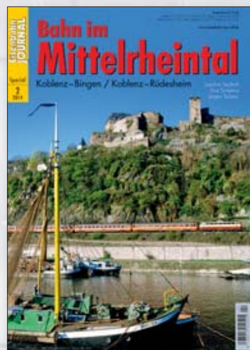
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
ca. 130 Abbildungen
Best.-Nr. 541502

NEU
€ 12,50

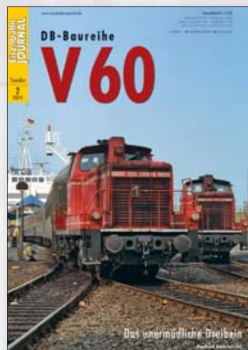
Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Nord-Süd-Strecke
Hannover–Bebra–Gemünden einst und jetzt
Best.-Nr. 531401 · € 12,50



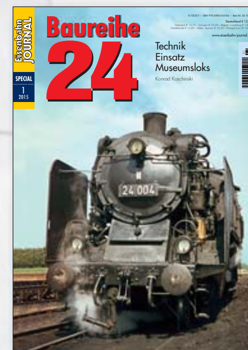
Bahn im Mittelrheintal
Koblenz–Bingen, Koblenz–Rüdesheim
Best.-Nr. 541402 · € 12,50



DB-Baureihe V 60
Das unermüdliche Dreibein
Best.-Nr. 531402 · € 12,50



Eisenbahn in Köln
Drehkreuz des Westens – einst und jetzt
Best.-Nr. 531501 · € 12,50



Baureihe 24
Technik, Einsatz, Museumsloks
Best.-Nr. 541501 · € 12,50

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



Geschmeidig legt sich der VT 137 in der Ursprungsfarbgebung in die Kurve.

FOTO: ROBERT HEINZKE

Am 24. November 1890 rollte der Eröffnungszug der Zittau-Oybin-Jonsdorfer-Eisenbahn zum ersten Mal ins Gebirge. So begann die Geschichte der Z.O.J.E., die nun 125 Jahre jung ist. Die neunte „HISTORIK MOBIL" stand deshalb ganz im Zeichen des großen Jubiläums.

Alles Gute zum Geburtstag!

Zum inzwischen neunten Mal wurde am ersten Augustwochenende im Zittauer Gebirge die „HISTORIK MOBIL" gefeiert. Die Sächsisch Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH (SOEG), die Organisatoren des Lückendorfer Bergrennens und der Veranstalter der Jonsdorfer Oldtimertage haben zum wiederholten Mal ein Spitzen-Event auf Straße und Schiene geboten.

Zur Eröffnung der drei Festtage erlebten die Eisenbahnfreunde im Bahnhof Bertsdorf eine große Lokomotivparade. In zehn Schaubildern führte man dort mit hohem organisatorischen Aufwand eine Geschichtsstunde der sächsischen Schmalspurbahn und der Zittauer Strecken im Besonderen vor. Möglich wurde dies durch das intensive Zusammenwirken in Sachsen. SOEG-Geschäftsführer Ingo Neidhardt brachte es in seiner Festrede auf den Punkt: „Die Popularität und der Erfolg der Zittauer Schmalspurbahn hat damit zu tun, dass es eine große Gemeinschaft gibt, die mit Professionalität und Leidenschaft an einem Strick zieht. (...) Und es gibt viele Bahnen, Vereine und Museen, zu denen wir aufblicken, ihr Engagement ist für uns immer Motivation." Die Pressnitztalbahn mit Geschäftsführer Kay Kreisel, der auch Ehrenvorsitzender der „IG Preßnitztalbahn" ist, wurde von Neidhardt als Maß aller Dinge bezeichnet, die Traditionsbahn Radebeul als Experte der K.Sächs.Sts.E.B. und die Döllnitzbahn als Bahn mit Potentialen. Neidhardt vergaß auch nicht, die Freunde der Schwarzbachbahn, den Interessenverband Zittauer Schmalspurbahnen und die beiden Schönheider Vereine als wichtige Partner hervorzuheben.

Die IK Nr. 54, die als Lok Nr. 01 der Z.O.J.E. beschildert war, eröffnete mit einem Originalwagen aus den ersten Jahren der Bahn die Parade. In mehreren Schaubildern wurden fortlaufend die Epochen vorgeführt: von der einzigen sächsischen schmalspurigen Privatbahn und ihrer Verstaatlichung über die DRG-Zeit, die schweren Nachkriegsjahre, den Betrieb unter Regie der DR bis hin zur politischen Wende in Deutschland mit der schon beschlos-



Hagen von Ortloff im Gespräch mit Heinz Eggert (li.) und Torsten Sameiske. Beide haben sich 1990 um die Rettung der Bahn bemüht.



Zum Abschluss der Fahrzeugparade schleppte die als Z.O.J.E. Nr. 1 „ALEXANDER THIEMER" beschriftete I K Nr. 54 den ersten fertiggestellten Doppelwagenteil zur Show in Bertsdorf.

senen, aber abgewendeten Einstellung und dem erneuten Aufblühen als SOEG.

Großes Interesse der Eisenbahnfreunde erntete an diesem Abend und den weiteren Festtagen der VT 137 322, welcher mit weinroter Folie so beklebt wurde, wie er in Dienst gestellt worden war und bis Mitte der 1950er-Jahre verkehrte. Die DRG-Beschilderung ohne Hoheitszeichen wurde nur für das Schaubild magnetisch über dem gelben DR-Zeichen angebracht und diente lediglich dem historischen Ambiente. Die SOEG betonte in diesem Zusammenhang, dass sie sich sowohl von der Ideologie des NS-Regimes als auch vom kommunistischen System entschieden distanziere und diese Zeiten nicht verherrlichen möchte. Bis Oktober soll der VT auf Wunsch vieler Eisenbahnfreunde als DR-Fahrzeug mit der kompletten weinroten Folienbeklebung eingesetzt werden.

Aus Jöhstadt wurde für das DR-Bild der 1960er-Jahre 99 715 nach Zittau überführt. Am Samstag bespannte sie den Sachsenzug und sorgte damit für eine ganz neue Komposition. Am Sonntag übernahm die Stammlok IV K Nr. 145, sie sollte ab Mittag mit dem I K-Vorspann nach Jonsdorf fahren. Ein Schieberkastenschaden führte aber zum Ausfall dieser Vorspannleistung.

Nicht nur die Lokomotiven begeisterten, sondern auch die eingesetzten Wagen. Der Höhepunkt der „HISTORIK MOBIL" war die erstmalige Präsentation eines Teils des wieder entstehenden Doppelwagens. Dieser wird auf einem vom Interessenverband der Zittauer Schmalspurbahn vor Jahrzehnten geborgenen Originalrahmen aufgebaut. Für die Festtage konnte



Während der Festtage pendelten alle Themenzüge auf den Strecken. 99 731 ist mit dem Reichsbahnzug hier vor Jonsdorf Hp im Waldabschnitt unterwegs.



Vor dem Bahnhof Bertsdorf wurden die Paradebilder, hier 99 715 für die DR-Zeit der 60er-Jahre, auf der Strecke aufgestellt und zum Bahnhof gerufen. Die I K wartet auf ihr zweites Themenbild.



Vom Bertsdorfer Stellwerk aus hat man einen guten Blick: Zum Festwochenende herrschte reichlich Betrieb. Zu sehen sind (v. li.) 99 715 mit dem Sachsenzug, 99 731 ist aus Jonsdorf mit dem Reichsbahnzug zurück, der VT 137 322 wartet auf die Abfahrt nach Kurort Oybin. 199 018 steht auf dem Ausziehgleis des Heizhauses für Rangieraufgaben bereit.

der Teilwagen eine Betriebsgenehmigung vom LfB erhalten. Das gesamte Wochenende stand er in Bertsdorf und wurde von den Gästen bewundert. Einhellige Meinung: Eine hervorragende Handwerksarbeit und ein perfekter Wagen, der den zur nächsten „HISTORIK MOBIL" wohl erstmals eingesetzten IK-Zug, aber auch den Zittauer Sachsenzug bereichern wird. Als zweiter Neuzugang verstärkte der Einheitswagen K 466 den Reichsbahnzug. Ihn hatten die Freunde des Interessenverbandes der Zittauer Schmalspurbahn, auch in Zusammenarbeit mit der Wagenwerkstatt der SOEG, über mehrere Jahre hinweg geborgen, entkernt und wieder aufgebaut.

Die Veranstalter konnten mit über 20 000 Gästen neue Rekordzahlen schreiben. Neben den Veranstaltungsorten waren auch die Plan- und Sonderzüge immer ausgelastet. Großer Beliebtheit erfreute sich, begünstigt durch das Kaiserwetter, der Aussichtswagenzug mit böhmischer Blasmusik. Sachsen-, Reichsbahn- und Speisewagenzug standen nicht minder im Fokus. Der weinrote VT 137 322 pendelte im Bedarfsplan zusätzlich zwischen Bertsdorf und Kurort Oybin. Es fand sich sogar ein Einsatzfenster für 01 509, neben ihrer Verwendung bei der Deutschlandtour, sodass sie an beiden Tagen Eisenbahnfreunde von Dresden nach Zittau und wieder zurück bringen konnte.

In kaum einer Region ist die Dampfeisenbahn so authentisch zu erleben wie im Zittauer Gebirge. Die vor 125 Jahren festgelegte Streckengeographie ist für die heutigen Erben der Z.O.J.E., dem „Zug Ohne Jede Eile", ein Glücksfall. Dessen ist man sich vor Ort sehr bewusst. Fahrgästen, aber auch Eisenbahnfreunden garantiert der „Y-Plan" mit dem Gebirgspendel zwischen den Kurorten über Bertsdorf ein Dampfbahnerlebnis über den ganzen Tag. Auf der Jonsdorfer Strecke konnten die Gäste während der „HISTORIK MOBIL" sogar Dampfbahnherrlichkeit und Zugkreuzungen im 30-Minuten-Takt erleben. Die Landschaftseindrücke aus den Zügen oder Aussichtswagen sind beeindruckend, die Motive der Züge an den vielen Fotostellen ebenso. Kaum vorstellbar, dass die Z.O.J.E. vor 25 Jahren der Kohlegewinnung im Olbersdorfer Tagebau geopfert werden sollte. Das Projekt konnte noch rechtzeitig gestoppt werden und der Bau einer Straßenbahntrasse auf einem Teil der Schmalspurlinie überlebte zum Glück die Planungsphase nicht. Die Bahn dagegen steht gut da und dampft täglich und planmäßig.

Mit der für einige Jahre erfolgten Stationierung der IK Nr. 54 der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen in Zittau ist nun ein weiteres Fahrzeug vor Sonder- und Themenzügen künftig auf den Strecken zu erleben. Für die nächste Zeit ist man also gut gerüstet. □ *Helge Scholz/al*

FOTOS (6): HELGE SCHOLZ



Am Samstag bespannte die aus Jöhstadt nach Zittau überführte 99 715 den Sachsenzug. Diese Kombination hatte es so noch nie gegeben. Man wollte der Lok jedoch einen Einsatz bieten.

MIBA-PLANUNGSHILFEN

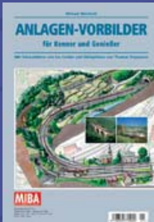
Hiermit planen Sie richtig



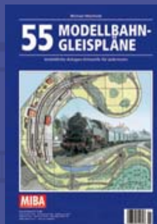
Rolf Knipper
Anlagen planen mit Rolf Knipper
Best-Nr. 15087601
84 Seiten · **€ 10,–**



Hermann Peter
Kompakte Anlagen raffiniert geplant
Best-Nr. 15087602
100 Seiten · **€ 12,80**



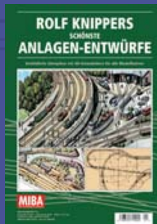
Michael Meinhold
Anlagen-Vorbilder
Best-Nr. 15087604
116 Seiten · **€ 15,–**



Michael Meinhold
55 Modellbahn-Gleispläne
Best-Nr. 15087606
100 Seiten · **€ 12,80**



F. Rittig/G. Peter
Endbahnhöfe planen + bauen
Best-Nr. 15087607
116 Seiten **€ 15,–**



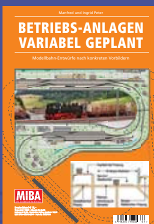
Rolf Knippers schönste Anlagen-Entwürfe
Best-Nr. 15087608
116 Seiten **€ 15,–**



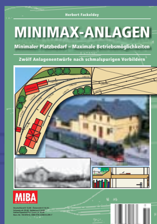
Rüdiger Eschmann
Profi-Gleispläne für die Baupraxis
Best-Nr. 15087609
116 Seiten · **€ 15,–**



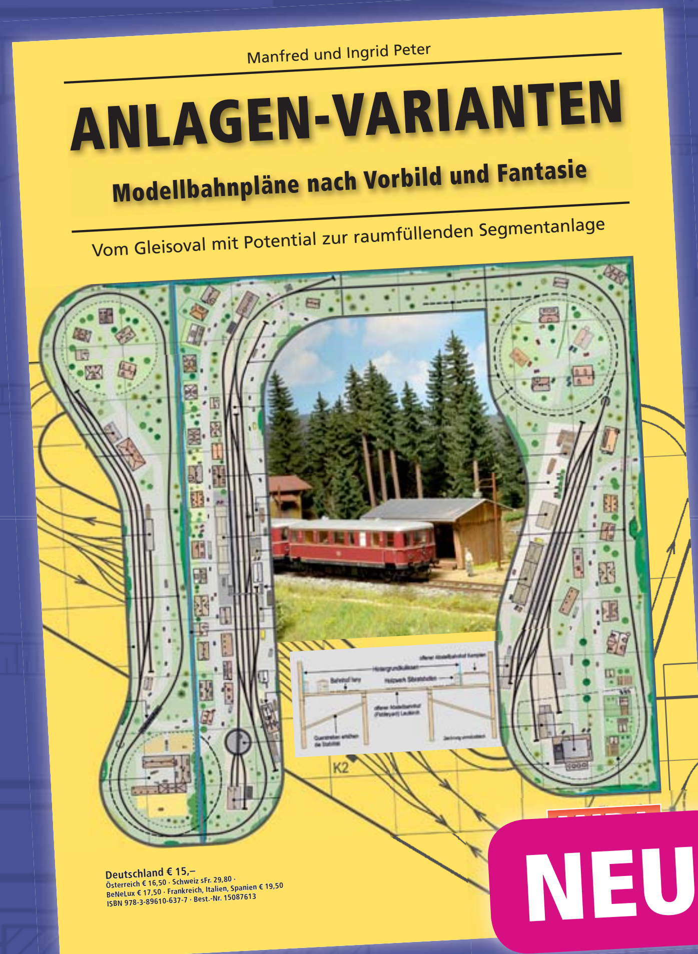
Otto O. Kurbjuweit
Anlagen-Planung
Best-Nr. 15087611
132 Seiten · **€ 15,–**



M. und I. Peter
Betriebsanlagen variabel geplant
Best-Nr. 15087610
116 Seiten · **€ 15,–**



Herbert Fackeldey
Minimax-Anlagen
Best-Nr. 15087612
100 Seiten · **€ 12,80**



Vom Gleisoval mit Potential zur raumfüllenden Segmentanlage: Für die neue MIBA-Planungshilfe haben Ingrid und Manfred Peter zahlreiche modellbahntaugliche Anlagenpläne erstellt, die sich zumeist an konkreten Vorbildern orientieren, gelegentlich aber auch der Fantasie der Autoren entstammen, auf jeden Fall aber vorbildgerecht sind.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, mit 36 Anlagenplänen, mehr als 80 Zeichnungen und Skizzen sowie über 85 Fotos

Best.-Nr. 15087613 | € 15,–

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 -0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
www.miba.de

FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Des Öfteren konnten sogar gleich drei Schnellzugloks am Sonderzug erlebt werden. Hier haben 01 180 und 01 150 als Zugmaschinen samt der zur Schubunterstützung über die Schiefe Ebene am Schluss mitlaufenden 01 533 gerade Münchberg verlassen und werden bald Hof erreichen.

Unter dem Motto „Mit Volldampf durch Deutschland – 90 Jahre Baureihe 01“ veranstaltete die IGE zusammen mit dem Südwestdeutschen Rundfunk eine große Schnellzugdampflok-Rundfahrt einmal quer durch die Republik.

Deutschlanddampf



FOTO: PHILIPP HOFFMANN

Am Abend des vierten Tages der großen Dampflokrundfahrt standen 01 509 und 01 150 im ehemaligen BW Leipzig-Plagwitz, bevor es am nächsten Tag von Leipzig nach Bielefeld ging.

Da lachte das Herz eines jeden Dampflokfreundes: Nicht weniger als neun Schnellzugdampfloks kamen auf der großen Rundfahrt durch ganz Deutschland zum Einsatz. Die bewährte Kooperation zwischen IGE Bahntouristik und Südwestdeutschem Rundfunk, aber auch der unermüdliche Einsatz der involvierten Vereine und der Verantwortlichen bei der DB AG machte es auch 2015 noch möglich, einen ausschließlich dampfgeführten Sonderzug auf eine weite Reise zu schicken. Die Langstreckentour startete am 31. Juli in Nürnberg, bekanntermaßen der Ausgangspunkt der ersten Eisenbahn in unserem Land, und damit an der richtigen Stelle. Immerhin war der Anlass dieser Sonderfahrt die Erinnerung an ein wichtiges Datum, den 90. Geburtstag der legendären Schnellzugloks der Baureihe 01. Zwar wählte man den Termin ein wenig früh, denn die erste 01 wurde erst zum Jahreswechsel 1925/ 26 an die damalige Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft abgeliefert. Aber wer möchte schon auf bestes Sommerwetter bei einer solch einmaligen Fahrt verzichten? Die Fahrtteilnehmer waren jedenfalls bester Dinge, als 01 150 und die Neubaukessellok 01 180, die beiden typischen Bundesbahn-Vertreter dieser Baureihe, gemeinsam die erste Etappe nach Dresden in Angriff nahmen. So mancher Zeitzeuge fühlte sich beim Anblick des Zuges wieder an die berühmten Hofer Jahre der 01 bei der DB erinnert. So donnerte der Zug denn auch furios samt DR-Rekolok 01 509 als kräftige Schubunterstützung die Schiefe Ebene hinauf. Zusammen mit ihrer

Mit vier Schnellzugloks über die Schwarzwaldbahn

Reko-Schwester 01 533 brachte diese Lok den Zug dann in die sächsische Landeshauptstadt. Überhaupt nahm man es mit der Definition der „01" nicht so streng, denn neben den zwei 01.5 kamen auch Lokomotiven der Baureihe 01.10 und in Form der 03 2155 sogar eine Vertreterin der leichteren Einheits-Pacific zu Einsatzehren. Die 03 war dann zusammen mit 01 533 über Berlin, Hamburg und Hannover bis Leipzig vor dem Zug. Am fünften Tag der Rundfahrt wurde wieder auf 01 150 und 01 509 gewechselt, welche die Fuhre in rasanter Fahrt nach Bielefeld brachten, in die Heimatstadt des bekannten 01 150-Unterstützers und Lokführers Olaf Teubert. Dann lag es bei 01 509 und 01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde, den Schnellzug zu bespannen. Durch die romantischen Täler von Mosel und Nahe ging es über Trier bis Darmstadt. Über die Schwarzwaldbahn auf dem Weg nach Stuttgart teilte man den Zug und ließ ihn mit Vorspann und als Parallelfahrt mit 01 066, 01 150, 01 202 und 01 1066 verkehren – der Höhepunkt dieser einmaligen Reise. Aber auch auf der Allgäubahn waren streckenweise drei Maschinen vor den Zug gespannt. Im Ausburger Bahnpark gab es noch eine abendliche Abschlussparty. Am 9. August, aufgrund stets zunehmender Waldbrandgefahr nur noch mit der ölgefeuerten 01 1066 als Zuglok, erreichte man nach zehn Tagen unter Dampf schließlich wieder den Ausgangsort Nürnberg.

Stimmen Sie sich mit unserer beiliegenden DVD schon einmal auf die kommende Titelgeschichte über die Baureihe 01 im MEB ein. □ *Alexander Bergner*



FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Hagen von Ortloff, Moderator der bekannten SWR-Sendung „Eisenbahn-Romantik", nutzte einen Zwischenhalt in Idar-Oberstein für ein Interview mit Lokführer Sebastian Bauer und Öllok-Heizer Nils Hirche, der Mannschaft von 01 1066 alias 012 066-7 der UEF.

Probefahrt der V 16 101 im Jahr 1935 oder 1936 nach Bayrischzell. Ursprünglich hätte dieser Testeinsatz dorthin am 8. Juli 1935 erfolgen sollen.

Vor acht Jahrzehnten schlug die Geburtsstunde des dieselhydraulischen Antriebs. V 16 101 erwies sich als Meilenstein des Lokbaus und war Ur-Ahnin vieler DB- und DR-Dieselloks.

Auf neuem Terrain

In den 1930er-Jahren erlebte der Lokomotivbau eine Revolution: Seit dieser Zeit stehen leistungsfähige Dieselmotoren zur Verfügung, die auch Platz in einer Lokomotive finden. Während man vor allem in Übersee auf das dieselelektrische Antriebskonzept setzte, betrat die Reichsbahn mit dem hydrodynamischen Antrieb weitgehend unbekanntes Neuland. Ein Versuch, der von Erfolg gekrönt sein und wesentlichen Einfluss auf den Diesellokbau der Nachkriegszeit in Ost und West haben sollte.

Um die Vorteile des Dieselmotors für Lokomotiven großer Leistung zu erproben

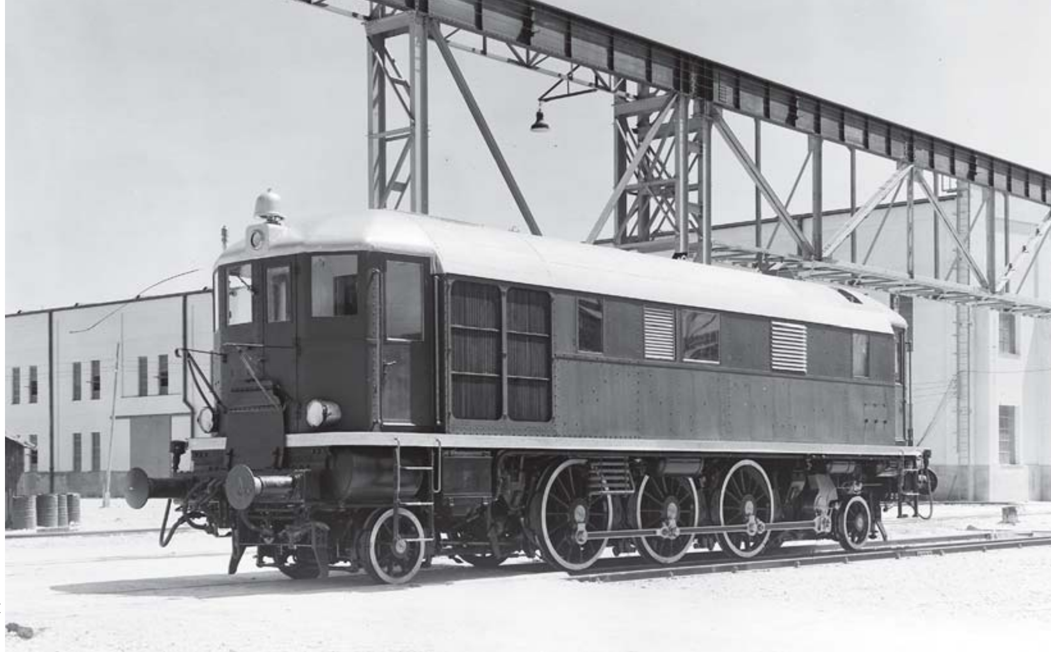


Zwischen 1978 und 2006 stand V 140 001 in der Fahrzeughalle des Deutschen Museums in München.

FOTO: RICHARD OED

und zu nutzen, arbeitete die damalige Deutsche Reichsbahn ein Typenprogramm für Diesellokomotiven mit mehr als 1000 PS aus, nachdem frühere Versuche an der Alltagstauglichkeit gescheitert waren. In den Jahren 1934/35 plante man die Beschaffung von insgesamt fünf Baumustern verschiedener Typen mit unterschiedlichen Kraftübertragungen. Es kam aber lediglich die Nebenbahnlok mit hydraulischem Getriebe zur Ausführung, da die Arbeiten an diesem Typenprogramm aufgrund der Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Kraftstoff im Dritten Reich bereits 1936 wieder eingestellt wurden.

Am 7. November 1934 erteilte das Reichsbahn-Zentralamt (RZA) München den Bauauftrag für diese damals noch als V 16 101 bezeichnete Nebenbahnlokomotive der Firma Krauss-Maffei als Generalunternehmer mit der Bedingung, die Lokomotive sei bis zur Ausstellung „100 Jahre deutsche Eisenbahnen" Mitte Juli 1935 fertigzustellen. Somit standen für die Durchkonstruktion und den Bau dieser 1400 PS-Lok nur acht Monate zur Verfügung und alle Beteiligten mussten unkonventionelle Wege gehen, um dieses Ziel zu erreichen. Zum Beispiel reduzierte man den Schriftverkehr auf ein Minimum und führte Besprechungen nur gemeinsam mit allen Beteiligten durch. Die zu besprechenden Punkte fixierte man schriftlich



FOTOS (2): KRAUSS-MAFFEI

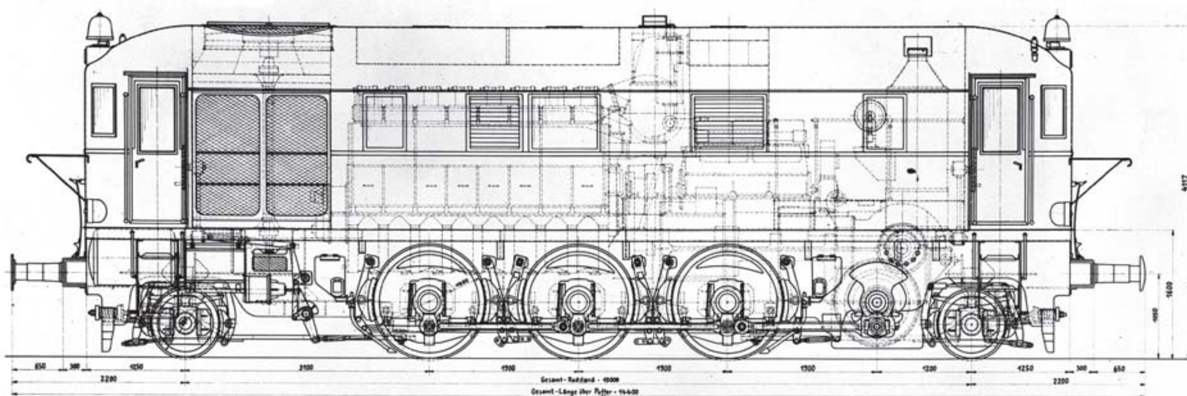
Am 12. Juli 1935, dem Tag vor der Abfahrt nach Nürnberg, präsentiert sich V 16 101 auf dem Hof von Krauss-Maffei in München. Zu diesem Zeitpunkt war die Lok noch nicht einsatzbereit.

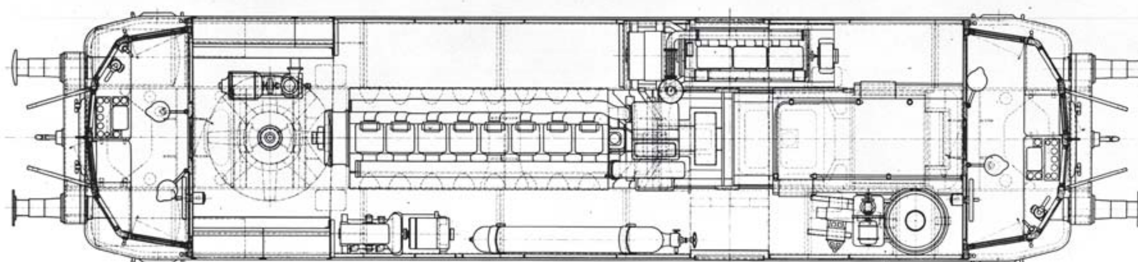
und sandte sie vorab den Firmen zu. Neben dem RZA und Krauss-Maffei waren an der Entwicklung noch die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) für die Dieselmotoren, die Firma J. M. Voith in

Technologieträger in nur acht Monaten entwickelt

Heidenheim für das hydraulische Getriebe sowie Brown-Boveri & Cie. (BBC) in Mannheim für die Elektrik beteiligt. Die Konstruktion und die Fertigung wurden so weit wie möglich parallel betrieben, um schnell voranzukommen. Dies ging soweit, dass in der Werkstatt teils ohne Zeichnungen nach mündlicher Anweisung gearbeitet wurde, wobei der Überlieferung nach ein rustikaler Umgangston geherrscht haben muss. Dass eine nicht nur funktionierende, sondern in wichtigen Punkten sogar wegbereitende Lok entstand, ist im Rückblick beachtlich.

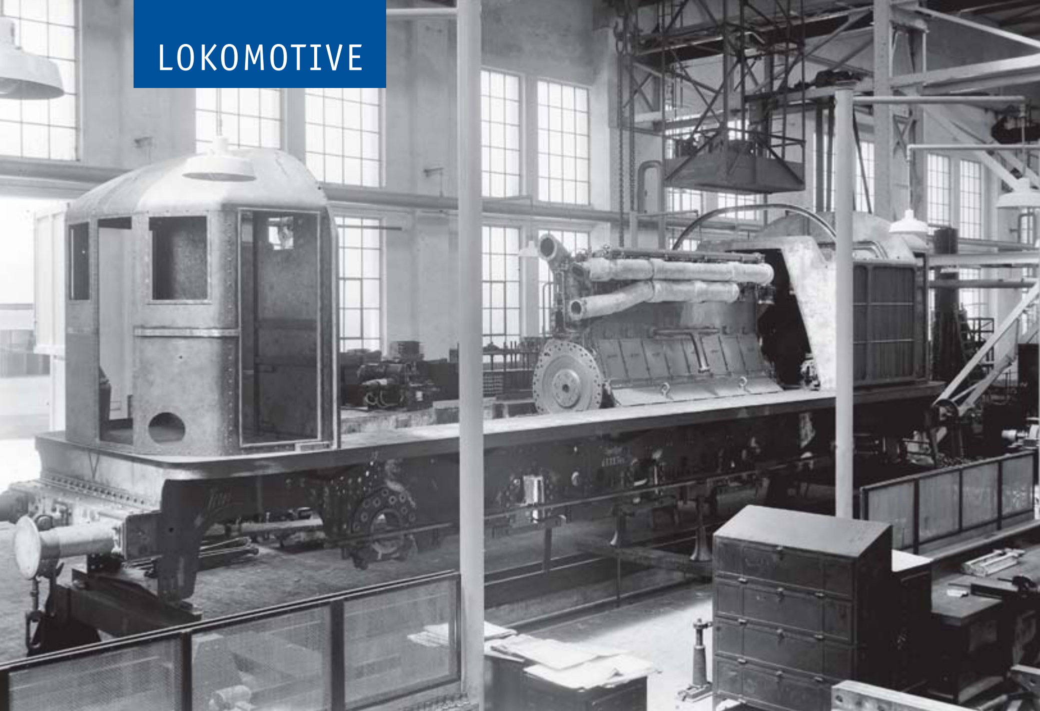
Trotz zahlreicher Hindernisse wie verspäteter Lieferungen oder Fertigungsfehler machte die Lok bereits am 7. Juli 1935 erste Fahrversuche auf dem Gelände von Krauss-Maffei in München-Allach. Eine eilig anberaumte Probefahrt nach Bayrischzell für den folgenden Tag wurde allerdings kurzfristig abgesagt, nachdem sich bei der Abfahrt ein Rollenlager der





ZEICHNUNG: KRAUSS-MAFFEI

Zeichnung der V 16 101. Die linke Lokhälfte wird dominiert von Motor und Kühlanlage. Der rechte Teil ist geprägt von Turbo-Getriebe, Hilfsbetriebe und Heizkessel.


FOTO: KRAUSS-MAFFEI

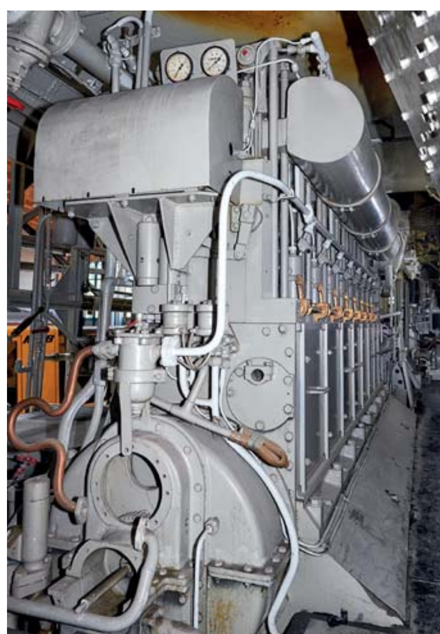
Die Lokomotive nimmt langsam Gestalt an, aber noch fehlen die Seitenwände, das Voith-Getriebe und die Hilfsbetriebe.

Wendewelle zerstört hatte und dadurch weitere Folgeschäden auftraten. In den folgenden vier Tagen konzentrierte sich alles auf die Beseitigung der Schäden und die Fertigstellung der Lok; sie war noch nicht gespachtelt, geschweige denn lackiert. Am Samstag, den 13. Juli 1935, um 4 Uhr morgens wurde schließlich die reparierte Wendewelle in die inzwischen fertig lackierte Lok eingebaut. Sie sollte nun, ohne vorhergehende Probefahrt, mit eigener Kraft von München-Allach nach Nürnberg überführt werden. Allerdings bestand man von offizieller Seite auf einer Dampflokomotive als Angstlok, zumindest bis Ingolstadt. Bis dort wurde zum Einlaufen der Lager und Achsen weniger als 50 km/h schnell gefahren, trotzdem fing kurz vor Ingolstadt das Kühlwasser aufgrund eines offenen Schiebers zu kochen an, und die Dampflok musste die

Mit eigener Kraft von München nach Nürnberg

V 16 101 und ihren Begleitwagen in den Bahnhof schieben. Dort schloss man den Schieber und füllte Wasser nach. Die restliche Strecke bewältigte die Diesellok mit Geschwindigkeiten zwischen 60 und 100 km/h im Alleingang, während die Dampflokomotive ihr im Blockabstand nachfuhr. Pünktlich kam man in Nürnberg an und V 16 101 konnte termingerecht als funktionstüchtiges Ausstellungsstück gezeigt werden.

Was das Publikum in Nürnberg zu sehen bekam, war ein Wegbereiter der modernen dieselhydraulischen Großlokomotive. Der Prototyp musste in der Lage sein, auf Nebenbahnen bei einem maximalen Achsdruck von 15 Tonnen einen Güterzug mit 500 Tonnen auf einer Steigung von 1:100 mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h zu befördern, beim Übergang auf eine Hauptbahn 100 km/h zu erreichen, Wendezüge zu ziehen und die Beleuchtung und Heizung des Zuges zu übernehmen. Aus diesen Anforderungen ergab sich unter Berücksichtigung der Wirkungsgrade eine notwendige zu installierende Motorleistung von etwa 1250 PS. Man wählte den schon im maritimen Bereich bewährten MAN-W 8 V 30/38 als Hauptdieselmotor, der zusammen mit einer Aufladung von 50 Prozent durch ein BBC-Büchi-Aufladegebläse vom Typ VTX 401 mit Abgasturbine eine Leistung von 1400 PS bei 700 U/min abgeben konnte. Angelassen wurde der Motor durch in alle acht Zylinder eingepresste Druckluft, bereitgestellt in zwei Druckluftflaschen mit je 160 Litern Inhalt. Die Steuerung erfolgte elektropneuma-


Der 1400 PS starke MAN-Dieselmotor, wie er sich vom hinteren Führerstand aus zeigt.


Mittig am Boden das Voith-Turbogetriebe, darüber der BBC-Büchi-Turbolader.


FOTOS (3): RICHARD OED

Die von Krauss-Maffei entwickelte Zugheizungsanlage mit Dampfkessel.

tisch durch eine Füllungsregelung, der gegenüber einer Drehzahlregelung aufgrund der leichteren Bedienbarkeit der Vorzug gegeben wurde.

Zur Bereitstellung der von den Hilfsbetrieben benötigten Leistung entschied man sich für einen eigenen Hilfsdiesel, um den Hauptdiesel nicht stärker und schwerer ausführen zu müssen und den Anlassluftpresser zur Befüllung der Druckluftflaschen vom Traktionsdiesel unabhängig zu machen. Gewählt wurde ein Sechszylindermotor des Typs W 6 V 15/18 von MAN, der auf eine Drehzahl von 1100 U/min gedrosselt wurde, da die Hilfsbetriebe nur 110 PS benötigten. Gekoppelt war der Hilfsdiesel mit einem 80 kW-Gleichstromgenerator von BBC, der die 220 V für den Antrieb der Hilfsbetriebe lieferte. Die 24 V für Beleuchtung und Batterie stellte die Anlasslichtmaschine zur Verfügung.


FOTO: KRAUSS-MAFFEI

Nach erfolgter Instandsetzung nach dem Krieg ging es im Juni 1948 zuerst einmal auf Probefahrt. Hier diskutieren die beiden Herren wohl über den vorausgegangenen Einsatz bei einem Stopp in Dachau. Gut zu erkennen ist der zusätzliche Dachaufbau.

Getriebe nach dem Föttinger-Prinzip

Die größte Neuerung war wohl der Einsatz des hydrodynamischen Dreigang-Turbogetriebes der Baureihe J.J.G. 251 der Firma Voith nach dem Föttinger-Prinzip, das als Wandler (bis 48 km/h), Kupplung I (bis 70 km/h) und Kupplung II (bis 100 km/h) ausgeführt wurde und mit dem Hauptdieselmotor direkt über eine Voith-Maurerkupplung verbunden war. Das Umschalten zwischen den Gängen erfolgte beim Erreichen der jeweiligen Geschwindigkeit automatisch. Außerdem konnte das Getriebe auch als hydraulische Bremse arbeiten. Dafür verfügte der Fahrschalter über eine gesonderte Bremsstufe. Diese Einrichtung, die sich schon zuvor bei Triebwagen bewährt hatte, konnte sich erst in den 60er-Jahren wieder durchsetzen. An das Getriebe angebaut war die Wendewelle für den Fahrtrichtungswechsel.

Welchen Meilenstein der Einsatz dieses Getriebes bedeutete, lässt sich daran ermessen, dass vor dem Erscheinen der V 140 lediglich Flüssigkeitsgetriebe bis zu einer Leistung von ungefähr 300 PS gebaut worden waren.

Bei der Herstellung des mechanischen Teils musste die Firma Krauss-Maffei manchen Kompromiss eingehen, um die Gewichtsvorgabe von 75 Tonnen einzuhalten. Dies fing bei der Wahl des Stangenantriebs mit der Achsanordnung 1'C 1' an und setzte sich bei der nicht ganz optimalen Einbeziehung des Kurbelkastengehäuses des Hauptdiesels und des Getriebekastens des Voith-Getriebes in die Versteifung des Rahmens fort. Nur so erreichte man die benötigte Festigkeit, da beide Baugruppen weit in den Rahmen hineinreichten. Dies bedingte eine genaue Fertigung aller Teile; unvermeidliche kleinere Ungenauigkeiten wurden durch eingeschweißte Passbleche ausgeglichen. Um Motor und Getriebe ausbauen zu können, war der mittlere Teil des Daches abnehmbar, für den Ausbau des Hilfsmaschinensatzes und des Heizkessels waren Teile der Seitenwände entfernbar.

Erst nach Abschluss der Jubiläumsfeierlichkeiten konnte man im Dezember 1935 die Versuchsfahrten beginnen und die Lok am 11. Dezember 1936 offiziell abnehmen. Im Laufe der Fahrten wurden, wie auch erwartet, verschiedene Kinderkrankheiten entdeckt und beseitigt. So



FOTO: RICHARD OED

Beträchtlichen Ärger machte am Anfang das Blindwellenlager. Abhilfe brachte die Vergrößerung des Lagerspiels.


FOTO: KRAUSS-MAFFEI

Im Spätherbst 1952 steht die Lok zur Ausfahrt in Hanau bereit.

erwies sich die gewählte Konstruktion des Wendegetriebes als unbrauchbar und führte zu Schaltfehlern. Die Lösung war ein Umbau mit einer elektrischen und mechanischen Sicherung. Schwieriger zu finden war die Ursache für die bei höherer Geschwindigkeit je nach Fahrtrichtung unterschiedliche Leistung der Kühler: Sie war bei Fahrt mit Kühlern voraus geringer als andersherum. Die Messungen ergaben, dass die Ursache ein durch die gerundete Kopfform und eine vorstehende Kante bedingter Luftabriss war. Einfache schmale Windleitbleche beseitigten dieses Phänomen. Am schwierigsten zu entdecken war der Grund für das häufige Heißlaufen des Blindwellenlagers. Schuld daran war, wie sich herausstellte, die schlüssige Verbindung des Getriebes mit dem Rahmen. Da das Getriebegehäuse bei wiederholten schweren Anfahrten

Einige Kinderkrankheiten konnten geheilt werden

über 100 Grad heiß wurde und sich diese Wärme auf den Rahmen übertrug, kam es zu dessen Längsausdehnung. Damit wurde das Stichmaß der Treibstangen so stark verändert, dass es zum Heißlaufen kam. Eine Vergrößerung des Lagerspiels brachte eine Verbesserung, aber keine vollständige Lösung.

Die bis zum Juni 1939 dauernden Versuchs- und Vorführfahrten bestätigten in vollem Umfang die Leistungsfähigkeit der Lokomotive und die Systemtauglichkeit der hydraulischen Kraftübertragung, die damals verschiedentlich angezweifelt wurde. Während der bis dahin zurückgelegten etwa 10 000 Kilometer konnte auch gezeigt werden, dass das geforderte Leistungsprogramm voll erfüllt wurde. Ab Juni 1939 wurde die gerade serienreif gewordene Lok aufgrund des schon erwähnten Treibstoffmangels abgestellt. Durch einen Fliegerangriff brannte sie teilweise aus und wurde nachfolgend geplündert.

Nach dem Krieg wurde V 16 101 auf Betreiben der Besatzungsmächte bei Krauss-Maffei von Juli 1946 bis November 1947 instand gesetzt. Dabei wurden auch einige Verbesserungen eingeführt. So erhielt die Maschine eine neue BBC-Elektroinstallation, einen Schalldämpfer für den Auspuff und vergrößerte Behälter für den Motortreibstoff und das Kesselspeisewasser für die Zugheizung. Diese Änderung war auch optisch auffällig, führ-


FOTO: RICHARD OED


FOTO: KRAUSS-MAFFEI

Nicht viel Platz gab es für den Lokführer und seinen Beimann. Auch die Sitzgelegenheiten waren eher spartanisch. Der Führerstand in der Ur-Ausführung (re.): Bei der Entwicklung achtete man darauf, die Anzahl der Anzeigen zu begrenzen und sie logisch zueinander anzuordnen.

te sie doch zum charakteristischen Buckel auf dem Dach der Lok.

Im November 1947 wurde die nunmehr auch richtig als V 140 001 beschriftete Lokomotive beim Betriebswerk Frankfurt (Main) 1 stationiert, von wo aus sie bis zum 6. November 1952, unterbrochen von einigen Aufenthalten im AW Nürnberg, eingesetzt wurde. Anfangs bespannte die Diesellokomotive Schnellzüge nach Heidelberg und Nürnberg und später Personenzüge nach Fulda. Am 7. November 1952 kam sie zum wiederholten Male ins AW, wo sie am 13. Oktober 1953 nach einer Laufleistung von über 130 000 Kilometern als Einzelgänger ausgemustert wurde. Aufgrund des großen historischen Wertes der Lokomotive wurde sie dem Verkehrsmuseum Nürnberg zugeteilt, welches sie wiederum der Technischen Hochschule Karlsruhe als Lehr- und Studienobjekt leihweise überließ. 1978 wurde sie dann dem Deutschen Museum in München übereignet und schließlich im Jahr 2006 leihweise der Lokwelt der Stadt Freilassing übergeben, wo sie, nach wie vor im Besitz des Deutschen Museums, heute immer noch zu sehen ist.


FOTO: RICHARD OED

So sieht die Lokomotive heute aus: Seit 2006 steht sie als langfristige Leihgabe des Deutschen Museums in der Lokwelt Freilassing.

Unser Dank gilt der Lokwelt Freilassing und dem Deutschen Museum für die Ermöglichung von Aufnahmen im Inneren dieser einmaligen Lok. ☐ *Richard Oed/al*

Retro-Buch

Uwe Behmann (Hrsg.): Band 1: Elektrischer Bahnbetrieb (1950 bis 1959). Deutscher Industrieverlag, München 2015. ISBN: 978-3835672666, 170 Seiten; Preis: 49,90 Euro.



◗ Böse Zungen bezeichnen Nachdrucke als alten Wein in neuen Schläuchen, mit dem mal eben noch schnell ein paar Euros verdient werden sollen. Ein Buch wie das vorliegende ist diesbezüglich vergleichsweise unverdächtig. Zu speziell ist das Thema, um den Rubel rollen zu lassen. Uwe Behmann stellte passende Artikel aus dem Fachmagazin Elektrische Bahnen zusammen, welche die Entwicklung der elektrischen Zugförderung in den 1950er-Jahren darstellen. Die Themenvielfalt ist beachtlich, angefangen bei der Situation in Deutschland kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Man erfährt vieles über das Ausmaß der Zerstörungen und den Aufwand des Wiederaufbaus. Der dargestellte Zeitraum ist allerdings auch eine Phase des Neubeginns, und so kommen die neuen Einheits-E-Loks nicht zu kurz. Die Bahnstromversorgung nimmt einen bedeutenden Platz ein und der Blick richtet sich auch auf Nahverkehrssysteme, besonders die speziellen in Hamburg und Berlin. Mich interessierten vor allem die Artikel über den elektrischen Zugbetrieb außerhalb Deutschlands, dem die beiden anderen Kapitel gewidmet sind. Im zweiten Teil dreht sich alles um Europa, der dritte Teil betrachtet den globalen Betrieb. Bei einem stattlichen Preis von 49,90 Euro bleibt die Frage, ob man dafür dem Werk nicht auch ein neues Layout hätte spendieren können, inklusive einer modernen, lesbareren Schrifttype. Aber vielleicht handelt es sich um bewusste Authentizität? Das Buch ist dennoch hervorragend dafür geeignet, einen Überblick über die spannende Epoche, in welcher der elektrische Zugverkehr durchstartete, zu erhalten. *al*

***Fazit:* Interessanter, alter Wein**

Hebel, Schlüssel, Flügel

Mike Robeck, Holger Drosdeck: Das Signal auf Fahrt frei! Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e. V., Schönheide 2015. 66 Seiten, 46 Farb- und 73 Schwarzweißabbildungen; Preis: 17,90 Euro.



◗ Die siebte Ausgabe der unregelmäßig erscheinenden „WCd-Themen" beschäftigt sich mit der Stellwerks- und Signaltechnik der Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau – Carlsfeld (WCd). Im Vordergrund dieses ersten von zwei Teilen stehen die mit Signalen gesicherten Bahnhöfe der Strecke. Das Heft weckt mit einer Vielzahl von Fotos und Dokumenten Interesse für die oftmals wenig beachtete damalige Infrastruktur mit ihren Signalen, Hebelbänken und Schlüsselbrettern. Auch viele Grafiken und ausführliche Texte verdeutlichen, dass zur Eisenbahn wesentlich mehr gehörte als Lokomotiven und Wagen. Der zweite Teil des Broschürenpaars soll bis 2016 erscheinen. Bezugsanschrift: FHWE e.V., Ottostraße 14, 09113 Chemnitz oder im Internet auf www.fhwe.de. *oh*

***Fazit:* Einblicke, wie die WCd wirklich funktionierte**

Vor dem Hochwasser

Ludger Kenning, Chris Stein: Die alte Weißeritztalbahn. Verlag Kenning, Nordhorn 2014. ISBN 978-3-944390-06-2, 304 Seiten, 180 Farb- und 337 Schwarzweißabbildungen; Preis: 48,95 Euro.



◗ Die Schmalspurbahn Freital-Hainsberg – Kipsdorf vor den Toren Dresdens war von jeher größeren Umbaumaßnahmen unterworfen. Der umfangreiche Bildband dokumentiert die sich wandelnde Gestalt der Weißeritztalbahn vom Zweiten Weltkrieg bis 2002. Doch das Buch ist mehr als bloße Dokumentation: Die Fotos von hochwertiger Qualität, großteils in Farbe, lassen den Leser den Charme einer Bahn erleben, die das Hochwasser 2002 radikal verändert hat. Ausführliche und sorgfältig verfasste Begleittexte vermitteln einen hohen Informationsgehalt, gut gestaltete Gleispläne sorgen für Übersicht. Der Preis des Werks erscheint vergleichsweise stattlich, doch der Gegenwert stimmt. Freunde der Weißeritztalbahn werden kaum um das Buch herumkommen. *oh*

***Fazit:* Kompaktes Format auf hohem Niveau**

Die bunte Seite der Bahn

Garrelt Riepelmeier, Wolfgang Klee: Eisenbahn-Landschaft Ostwestfalen-Lippe. DGEG Medien GmbH, Hövelhof 2015. ISBN 978-3-937189-91-8, 108 Seiten, zirka 200 Farbabbildungen; Preis: 24,80 Euro.



◗ Die Autoren benennen das Problem in ihrem Vorwort selbst: Die moderne Bahn hat den schlechten Ruf, langweilig zu sein: Rote Loks und kaum zu unterscheidende Triebwagen. Das Gegenteil wollen beide beweisen, geben aber gleichzeitig zu, wie viele Eisenbahnfreunde auch, ebenfalls vergangenen Zeiten nachzutrauern. Das Bemühen, die Bahn des 21. Jahrhunderts in der Region zwischen Weser und Ems reizvoll und spannend darzustellen, ist dem Fotoband durchgängig anzumerken. Interessante Bespannungen und einfallsreiche Perspektiven zeichnen viele Bilder aus. Andererseits ist der Anteil an doch sehr gleichförmigen Lint- oder Flirt-Triebwagen zwangsläufig recht hoch. Trotzdem, des Buch bietet sehr abwechslungsreiche Lektüre, sind doch die Bildunterschriften kenntnisreich und ausführlich ausgefallen. Die Landschaft etwa entlang der Weser bietet oft prächtige, an die Modellbahn erinnernde Kulissen, in denen auch moderne Fahrzeuge sehr schön in Szene zu setzen sind. *abp*

***Fazit:* Moderne Bahn, anregend abgebildet**

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

✉ Kein Kühlproblem

Betrifft: „U-Boot-Alarm in der Oberlausitz“, Heft 9/2015

Die Mutmaßung der unzureichenden Kühlanlage bezogen auf die dargestellte Zugleistung muss ich zurückweisen. Die Lok 119 158 wurde bezogen auf die Antriebs- und Kühlanlage im damaligen Werk Chemnitz vollständig umgebaut und den modernen Traktionsanforderungen angepasst. Ein Fünf-Wagen-Zug ist ohne Kühlerprobleme bei der genannten Temperatur damit beförderbar. Der Vergleich mit der Originallok der Baureihe 119 ist nicht gegeben.

Dietmar Pötzsch, ehem. Leiter Werk Chemnitz, E-Mail

✉ Schrauben besser als Klipsen

Betrifft: „Meinung des Monats“, Heft 9/2015

Auch ich habe bei einigen Modellen mit einer zu straffen Schnappbefestigung schlechte Erfahrungen gemacht, so zum Beispiel beim S-Bahn-Triebwagen 420 von Märklin/Trix, bei dem es selbst dem Fachhändler nicht gelang, das Gehäuse von der Bodenplatte zu trennen. Ich musste das Modell zum Decoder-Einbau an Trix einsenden. Ein anderer Fall war der Akku-Triebwagen von Liliput, bei dem Gehäuse- und Fensterbefestigung ineinander greifen. Zum Glück ist hier bei der Gehäuseabnahme nur ein Schaden im Inneren aufgetreten. Nach diesen Erfahrungen neige ich zur Befestigung mit Schrauben, zumal bei einer laschen Schnappbefestigung ein Spalt zwischen Gehäuse und Bodengruppe entstehen kann. Es mag ja Fälle geben, bei denen der Konstrukteur eine Befestigung mit Schrauben nur schlecht vorsehen kann, dann aber bitte nicht so, dass eine Abnahme des Gehäuses zu einer Beschädigung des Modells führt.

Gerd Neumann, E-Mail

✉ Schöne Erinnerung

Betrifft: „Eisenbahn-Flair“, Heft 7/2015

Der Bericht von Korbinian Fleischer brachte mir die Erinnerung an einen vor einiger Zeit erlebten Besuch des erwähnten Museums. Mir gefiel damals besonders die stärkste und schwerste deutsche Sandbahn-Tenderlok mit der Achsfolge 1 E 1, die Borsig seinerzeit für die Bergwerks- und Hütten-AG in Hindenburg/Oberschlesien gebaut hatte. Wer aber in Warschau ist und die Zeit erübrigen kann, der sollte nicht versäumen, das Schmalspurbahn-Museum in Sochaczew zu besuchen. Es ist in einer etwa einstündigen Fahrt mit der Schnellbahn zu erreichen und bietet sehr viel an erhaltenswertem Schmalspurmaterial. Die ebenfalls erwähnten Reste der ehemaligen „Westpreußischen Kleinbahn AG“ sind mir aus der Kindheit bekannt. Mit dieser Bahn fuhren wir damals ins Landschulheim! *Ulrich Schulz, E-Mail*

✉ Rote Laterne

Betrifft: „Farben-Spiele“, Heft 8/2015

Ich bedanke mich, besonders im Namen unseres Modellbahn-Nachwuchses, sehr herzlich dafür, dass Sie die Technik moderner Gebäudebeleuchtungen ausgerechnet am Beispiel eines Puffs abhandeln. *Gerhard Bernreither, E-Mail*

✉ Nur kein Neid

Betrifft: „Standpunkt“, Heft 9/2015

Man kann Herrn Porsche nur danken, dass er seine Exponate der Öffentlichkeit zugänglich gemacht hat. Alle Achtung für das, was in Anger geschaffen wurde. Mein Dank gilt auch der Auswahl des Standortes. Im Süden der Republik gibt es nicht allzu viele sehenswerte Modellbahnanlagen. Allen Neidern sei gesagt: Neid ist mitunter die höchste Form der Anerkennung! In diesem Sinn: Herzlichen Dank, Herr Porsche, für die Errichtung des Traum-Werks. *J. Schwendner, E-Mail*

✉ Sehr informativ

Betrifft: „Zu-Neigung“, Heft 8/2015

Zum Artikel zur Neigetechnik empfinde ich die Kritik, dass man mit „schwer verständlichen mathematischen Formeln traktiert“ wird, als überzogen. Erstens handelt es sich um Formeln, die man in der Grundschule lernt und zweitens ist eine Formel die kürzeste Methode, einen technischen Sachverhalt zu erklären. Wenn Herr Will damit nichts anzufangen weiß, ist das sein Problem. Zu fordern, dass in Zukunft in Artikeln über Eisenbahntechnk keine Formel verwendet werden soll, geht zu weit. Für mich war der Artikel sehr informativ!

Rolf Thiemer, E-Mail

✉ Verbesserungen

Betrifft: Heft 9/2015

Seit vielen Jahren lese ich den MEB und schätze die Artikel über das Vorbild genauso wie jene über die Modellbahn. Alles prima, aber: Warum um alles in der Welt werden immer wieder Bilder und Pläne über den Falz gezogen? Beispiele: S. 82/83. Das Foto der Gesamtübersicht der Traum-Fabrik hätte doch auf der Seite 82 Platz gehabt und man hätte es genießen können, aber der Zerschnitt macht das Bild kaputt! Noch schlimmer S. 78/79. Da wird ein Plan gezeigt und im Text beschrieben, auch die Drehscheibe. Es dauerte, bis ich diese gefunden habe. Sie liegt genau im Falz, quasi unsichtbar. Bei geklebten Heften ist das im Falz Liegende einfach nicht mehr sichtbar. Man hätte doch den Plan um 90 Grad drehen können, so beweglich sind wir Eisenbahn-Fans noch, dass wir merken: Du musst das Heft drehen und hast dafür alle Informationen, vielleicht sogar zweigeteilt und dann erst noch größer. Und der Bahnhof Röthenbach: Einmal in diesem, dann im anderen Maßstab (halbe TT-Grösse!). Was war hier die Absicht? Ich weiß es nicht. Wir Modellbahner können doch einen Plan oder eine Zeichnung in einem bestimmten Maßstab lesen. Sonst kann ich zum Heft nur sagen: Weiter so! Herzlichen Dank.

Hans Facchin, Basel, E-Mail





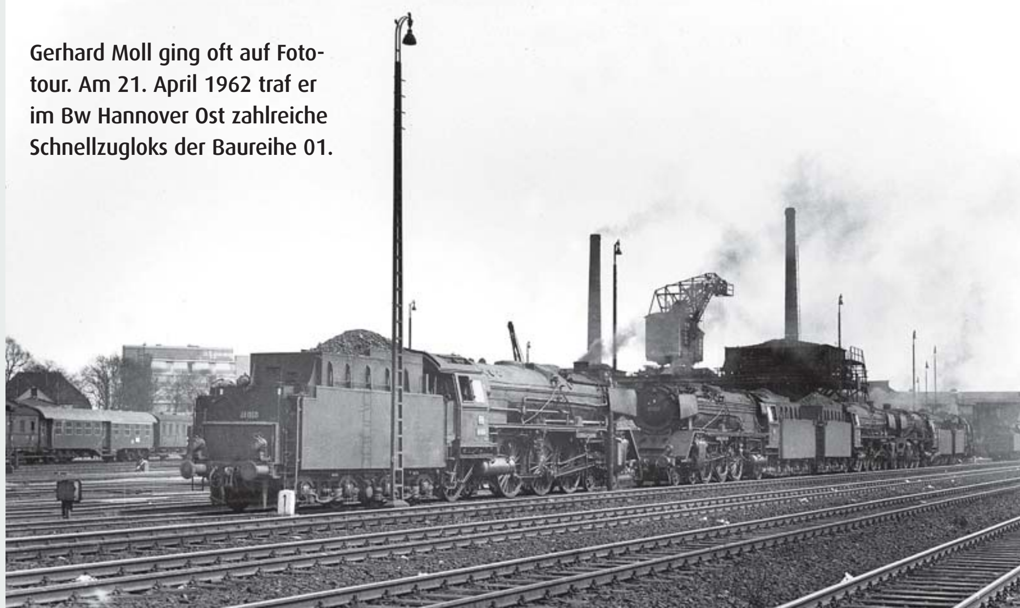
Mit der Kreis Altenaer Eisenbahn (KAE) kam Gerhard Moll schon in frühester Jugend in Berührung. KAE-Lok „Hermann" überlebte beim Deutschen Eisenbahn-Verein in Bruchhausen-Vilsen, wo Moll sie jahrzehntelang hegte und pflegte.

Am 31. Juli ist der wohl bekannteste deutsche Lokführer von uns gegangen. Er war Eisenbahner, Autor und Dampflokexperte mit Herz und Verstand.

Gerhard Molls letzte Reise

Ganze Kohlebrocken fielen in den Vorgarten, das Häuschen bebte, wenn mehrere Dampfrösser vor schweren Zügen die Rampe bei Vormwald im Siegerland hochdonnerten. Schon früh faszinierte dieses Spektakel den jungen Gerhard Moll, der am 17. August 1933 direkt am Bahndamm der Strecke Kreuztal – Erndtebrück das Licht der Welt erblickt hatte. Als die Berufswahl anstand, gab es nur ein Ziel: Lokführer bei der Bundesbahn.

Es bedurfte mehrerer Anläufe, bis Gerhard Molls Wunsch in Erfüllung ging. Lokführer wollten zu jener Zeit viele werden, es war ein angesehener Beruf, der damals



Gerhard Moll ging oft auf Fototour. Am 21. April 1962 traf er im Bw Hannover Ost zahlreiche Schnellzugloks der Baureihe 01.

FOTOS: JOACHIM SCHMIDT (2), GERHARD MOLL, GERHARD GRESS, WERNER BRUTZER



Alte Preußen faszinierten Gerhard Moll sein Leben lang. So betreute er die bis 1973 in seiner Heimatdienststelle Erndtebrück untergestellte DGEG-Museumslok „Cöln 9270“, eine preußische Tenderlok der Gattung T9.1, die 1893 von Borsig an die KPEV geliefert worden war.

allerdings schwerste Knochenarbeit war. Dennoch liebte Gerhard Moll seinen Beruf und die Dampfrösser, wobei er in einem seiner letzten Interviews auch einräumte, dass die damaligen Arbeitsbedingungen heute unvorstellbar wären.

Schon in den 1950er-Jahren ging er auf Fototour, sein Archiv umfasste schließlich über 25 000 Aufnahmen. Und er engagierte sich früh in der Museumsbahnszene. Als eine der letzten preußischen T3, die in

Vom Schrott gerettet: die Mollsche T3

Schwerte bei einem Industriebetrieb lange ausgehalten hatte, 1968 in den Schrott wandern sollte, kümmerte sich der junge DB-Lokführer persönlich um ihre Erhaltung. Damals war die Bahn noch eine große Familie und so konnte der engagierte Bundesbahner „seine“ T3 in seiner Heimatdienststelle betriebsfähig herrichten – zwar in der Freizeit, aber mit der Infrastruktur seines Arbeitgebers. Die Mollsche T3 markierte den Anfang einer langen Karriere in der bundesdeutschen Museumsbahnszene. Gerhard Moll war überall beliebt und als Dampflokfachmann gefragt. Er half, wo immer er konnte.

Zahlreiche dampfende Juwelen beim Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) in Bruchhausen-Vilsen standen jahrelang unter der Obhut von Gerhard Moll. Der hatte während seiner Lehrzeit bei einer Dienstfahrt mit seinem Meister die meterspurige



Seine ganz große Liebe galt aber der Mollschen T3, der 897159, die er in Eigenregie zwischen 1968 und 1971 betriebsfähig herrichtete (hier 1975 mit 24009 im Bw Erndtebrück).

Kreis Altenaer Eisenbahn (KAE) kennengelernt. Dort fuhren bis zur endgültigen Betriebseinstellung im Jahre 1967 Dampfrösser mit Geschichte, die obendrein männliche Vornamen trugen. Lok „Hermann“ überlebte beim DEV, mit Molls Hilfe konnte sie originalgetreu restauriert werden.

Gerhard Moll war aber nicht nur ein begnadeter Lokschlosser und Lokführer, er konnte auch schreiben – so lebendig und interessant, wie er seine Zuhörer bei persönlichen Gesprächen faszinierte. Die Autoren dieser Zeilen durften in den letzten Jahrzehnten diverse Bücher mit Gerhard Moll herausbringen. So entstand in den 1980er-Jahren ein erstes Standardwerk über die KAE und natürlich über die preußische T3. Auch beim „RioGrande“-Film über die KAE war Gerhard Moll mit von der Partie, ohne ihn hätte das rund zweistündige Werk über diese tolle Bahn nicht gemacht werden können. Erst vor einigen

Beim DB-Eisenbahnjubiläum 1985 war Gerhard Moll ein unverzichtbarer Mitstreiter – ob mit seiner T3 89 7159 oder auf dem „ADLER“.

Jahren erschien dann eine Würdigung seines Lebenswerks – in einer Serie über die alten Meister der Eisenbahnfotografie, zu denen Moll neben seines praktischen Einsatzes bei der Bewahrung wertvoller Fahrzeuge sicher mit dazu gehörte.

Mit großem Engagement im DB-Jubiläumsteam

Als das 1977 erlassene DB-Dampflokverbot, das Gerhard Moll mit völligem Unverständnis zur Kenntnis nehmen musste, 1984 im Hinblick auf das ein Jahr später stattfindende große Jubiläum „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ aufgehoben wurde, nahm die Hauptverwaltung den Siegerländer Lokführer zu seiner großen Freude sofort mit ins Boot. Ohne ihn wäre es beispielsweise kaum möglich gewesen, aus einem Torso aus Rädern, Kessel und Zylindern eine preußische G 3 im Originalzustand der Kaiserzeit wieder aufzubauen. Der leider auch schon verstorbene Bundesbahn-Direktor Horst Troche und Gerhard Moll gelten noch heute als die Väter



Bei der 1985 erfolgten Rekonstruktion der preußischen Güterzuglok G3 3143 Saarbrücken engagierte sich Gerhard Moll ganz besonders.

FOTOS: JOACHIM SCHMIDT

des damals so erfolgreichen Eisenbahngeburtstages. Vier Jahre später schickte die DB ihren schon bundesweit bekannten Lokführer Moll allerdings wegen eines Arbeitsunfalls aufs Abstellgleis. Das traf den passionierten Eisenbahner hart, zumal er im stationären Dienst durchaus hätte weiterarbeiten können. Aber es gab schon damals Verwaltungsleute, die mit engagierten Betriebseisenbahnern nicht viel anfangen konnten.

Doch Moll ließ sich nicht entmutigen, obwohl er sich immer wieder schweren Operationen unterziehen musste. Er blieb immer optimistisch und so widmete er sich noch ausgiebiger der Museumsbahnszene, wo er natürlich hochwillkommen war. 1996 ehrte man ihn schließlich mit dem Bundesverdienstkreuz, einer Würdigung, die er wahrlich verdient hatte. Bei seinem Wirken waren ihm seine Frau und sein Sohn (ebenfalls Lokführer) immer eine große Stütze – bis ins hohe Alter: „Findest Du nicht, dass meine Grete wieder richtig gut aussieht?“ meinte Gerhard Moll an seinem 80. Geburtstag am 17. August 2013. „Weißt Du, meine kleine Familie musste so manches Opfer bringen, wenn ich vom Dienst nach Hause kam und gleich wieder zum Fotografieren abrückte oder in der Dunkelkammer verschwand oder meine Drehbank in Betrieb setzte.“

Ohne Molls Engagement wären so manche Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte in der Versenkung verschwunden, seine fachlich fundierte, freundliche und mitnehmende Art hat vielen immer wieder entscheidende Impulse gegeben – übrigens schon ab den 1960er-Jahren auf deutsch-deutscher Ebene. Zahlreiche DDR-Eisenbahnfreunde und -autoren, darunter Georg Otte und Günter Meyer, pflegten engste freundschaftliche Kontakte zu ihrem westdeutschen Kollegen, der schon früh in die DDR reiste und die Deutsche Reichsbahn bestens kennenlernte.

Politiker nehmen gerne für sich in Anspruch, sich „um das Vaterland verdient gemacht zu haben“. Wenn diese Worte in leicht abgewandelter Form auf jemanden zutreffen, dann auch auf Gerhard Moll, der sich „um die deutschen Eisenbahnen sehr verdient gemacht hat!“ Nun hat er nach einem erfüllten Leben für die geliebte Eisenbahn seine letzte große Reise angetreten. Nicht nur wir werden ihn schmerzlich vermissen. □ *Gerhard Greß/WS*



Eisenbahnfreunde waren in Molls Haus immer willkommen. Hier fachsimpelt er im November 2006 mit Joachim Bügel, der das Bildarchiv der Eisenbahn-Stiftung Joachim Schmidt betreut.

www.abellio.de

Unterwegs mit Abellio

Nahverkehrszüge unterwegs in Nordrhein-Westfalen und Thüringen

■ Von der Fahrplanauskunft über aktuelle Verkehrsmeldungen bis hin zum Fundbüro finden die Besucher hier alles Wissenswerte – unabhängig davon, ob sie die Website auf dem PC oder unterwegs auf einem Smartphone öffnen. Umfangreiche Serviceangebote wie detaillierte Angaben zu den Kundencentern und Umgebungspläne von allen Bahnhöfen entlang der einzelnen Routen, Ausflugstipps sowie ein Veranstaltungskalender werden angezeigt. Zudem bündelt die Internetseite Informationen über das Unternehmen, präsentiert Details zur Fahrzeugflotte und gibt einen Überblick über das Streckennetz. Dirk Ballerstein, Geschäftsführer der Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH: „Die neue Website ist ein weiterer wichtiger Baustein auf dem Weg zur Betriebsaufnahme in Mitteldeutschland im Dezember 2015.

www.br146.de



Moderne Drehstromloks

Bilder, Informationen und Technik

■ Wolfram Wittsiepe stellt auf seiner Website den Nutzern umfassende Fahrzeugdaten und Bilder zur TRAXX-Lokfamilie zur Verfügung. Dort bekommt man den Aufbau der Motoren erklärt und die Zusammensetzung der Lokfamilie wird veranschaulicht. Natürlich gibt es auch viele Bilder zu den jeweiligen Maschinen. Unter der Rubrik „Artikel" findet man interessante Hintergrundberichte über ausgewählte Werbeloks. Für Freunde der TRAXX-Familie sind diese Seiten eine wahre Fundgrube. Technische Daten von neun modernen Drehstromlokomotiven, nicht nur der TRAXX-Familie, lassen einen Vergleich der unterschiedlichen Baureihen zu. Eine Bildergalerie, geordnet nach den Aufnahmebahnhöfen, zeigt die verschiedenen Einsatzgebiete der Fahrzeuge. Besonders ausführlich beschreibt der Autor die Baureihen 145/146, die Baureihe 152, die Taurus-Familie (BR 182) und die Baureihe 185.0. Für weitere Auskünfte findet man im Impressum die Kontaktdaten des Autors.

www.richterphilipp.de

Philipp's Eisenbahnbilder

Eine kleine, aber feine Fotogalerie vom Bahnbetrieb aus Niedersachsen und NRW

■ Eisenbahnfotos kann man heute auf vielen Kanälen präsentieren. Neben zahlreichen Online-Foren und Galerieseiten hat die gute alte eigene Website aber bis heute Vorteile: Die Präsentation kann dort so erfolgen, wie es der Fotograf gerne haben möchte. Auch für die Bildauswahl ist er in diesem Fall selbst verantwortlich. Genau dort trennt sich aber die Spreu vom Weizen, denn oftmals und gerade bei der allgegenwärtigen Digitalfotografie findet keine Bildauswahl mehr statt. Vielleicht ist genau dies ein Grund, die Seite von Philipp Richter zu besuchen, denn seine dort ausgestellten Fotografien sind erstens übersichtlich und zweitens nur eine Auswahl der schönsten Motive.

www.5-zollseite.npage.de

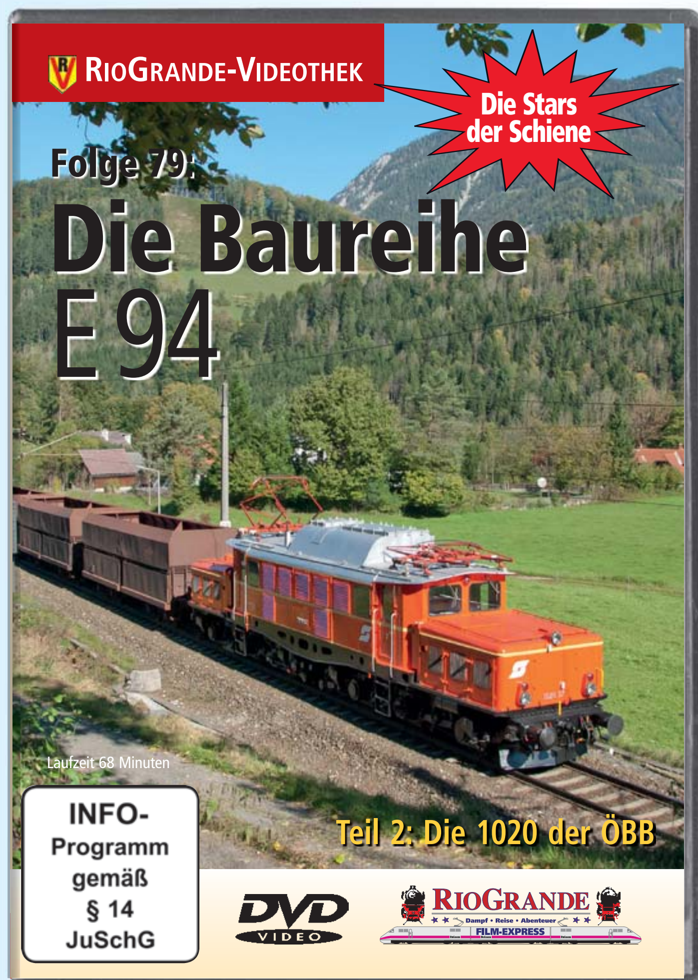
Volldampf im Garten

Jonas Sommers Website macht Appetit auf große Eisenbahnmodelle

■ Auf der Website www.5-zollseite.npage.de erfährt man vom Hobby des Eisenbahnfans Jonas Sommer. Er ist ein junger 5-Zoll-Bahner und teilt seine Erfahrungen mit den Besuchern seiner Internetseiten, auf denen er regelmäßig Bilder postet. Enge Kontakte pflegt Jonas Sommer zu den Dampflokfreunden Karlsruhe e.V., wo er mit seinen Fahrzeugen viele Menschen begeistert. Die Konstruktionen seiner Modelle werden unter der Rubrik „Bauberichte" umfangreich mit Zeichnungen und Bildern vorgestellt. Über seine Tätigkeiten bei der „Romney, Hythe and Dymchurch Railway" im August 2013 hat er ein Tagebuch angefertigt, das seine täglichen Erlebnisse in England dokumentiert. Wer faszinierende Bilder von dort sehen und seine Erfahrungen mit Jonas Sommer teilen möchte, sollte dessen Website unbedingt besuchen. Außerdem ist auf seinen Seiten vieles über seine Loks Susi und Heidi zu erfahren. Er sorgt für die ständige Einsatzbereitschaft seiner Maschinen. Einen lebendigen Eindruck von seinem Hobby vermitteln die zur Verfügung gestellten Filme. Auf seiner Website kann man drei Videos sehen. Weiteres Filmmaterial von Jonas Sommer gibt es auf dessen Youtube-Kanal. Zusätzliche Informationen über Gartenbahnen findet man unter der umfangreichen Rubrik „Links".

Je nur € 16,95

Berühmte Loklegenden!



44 Maschinen der Reihe E 94 verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg auf dem Netz der späteren Österreichischen Bundesbahnen ÖBB, ab 1952 kamen noch drei Nachbaumaschinen dazu. Starloks in unserem Film sind 1020.37 der ÖGEG mit einem Erzzug, 1020 042, die bis heute im Einsatz ist und ihre Heimat Bludenz nie verlassen hat, und 1020.18 aus Lienz, hinter deren Nummer sich E 94 001 verbirgt. Noch in der blutorangen Farbgebung bildeten die 1020er auf den Alpenstrecken das Rückgrat in der Zugförderung, ob auf der Tauern-, Brenner- und Arlbergstrecke oder auf der Giselabahn von Salzburg über Saalfelden nach Wörgl. Jede Strecke hat ihre Höhepunkte, die wir mit der Baureihe 1020 zeigen.

Laufzeit 68 Minuten • Best.-Nr. 6379

Weitere sehenswerte Filme der Reihe "Stars der Schiene"



Laufzeit 68 Minuten
Best.-Nr. 6372



Laufzeit 65 Minuten
Best.-Nr. 6373



Laufzeit 68 Minuten
Best.-Nr. 6374



Laufzeit 75 Minuten
Best.-Nr. 6375



Laufzeit 60 Minuten
Best.-Nr. 6376



Laufzeit 80 Minuten
Best.-Nr. 6377



Laufzeit 80 Minuten
Best.-Nr. 6378



Laufzeit 80 Minuten
Best.-Nr. 6380

Bahnhof Gotha am 27. November 1990: Ein Sonderzug zu Dreharbeiten für einen Eisenbahnfilm von Joachim Schmidt passiert einen der dort noch immer vorhandenen Gelenkwasserkräne.

Einen langen Schnellzug mit der Einfüllöffnung des Tenders genau am Bahnsteig-Wasserkran anzuhalten, ist nicht leicht. Um dennoch ein schnelles und unkompliziertes Wassernehmen zu ermöglichen, gab es Gelenkwasserkräne mit erweitertem Schwenkbereich.

Wasser marsch!

Wasserkräne gehörten über 150 Jahre zum Eisenbahnbetrieb. Mit dem Struktur- respektive Traktionswandel bei der DB und der DR verschwanden die Wasserkräne von den Bahnhöfen sowie aus den Bahnbetriebswerken und Lokstationen. Nur noch wenige Wasserkräne haben bis in die jüngste Zeit im Streckennetz der DB AG überlebt.

Eine besondere Bauart sind die Gelenkwasserkräne. Ihre Ausleger waren durch drehbar verbundene Winkelrohrstücke zweigeteilt, so dass sich der vordere Abschnitt seitlich einknicken oder zusätzlich schwenken ließ. Aussehen und Technik unterschieden sich ansonsten nicht von den herkömmlichen Einheitswasserkränen, die von der DRG auf Basis preußischer Konstruktionen entwickelt wurden.

Durch das Gesamtmaß des treppenstufenartigen Auslegers von 3,64 Metern ergab sich ein erweiterter Schwenkspielraum, was vor allem für Schnellzüge beim Wasserhalt am Bahnsteig von Bedeutung war. Das Standrohr der Gelenkwasserkräne bis zum Hauptausleger hatte eine Bauhöhe von knapp vier Metern. Die Höhe des Wassereinlaufs musste nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung bei den



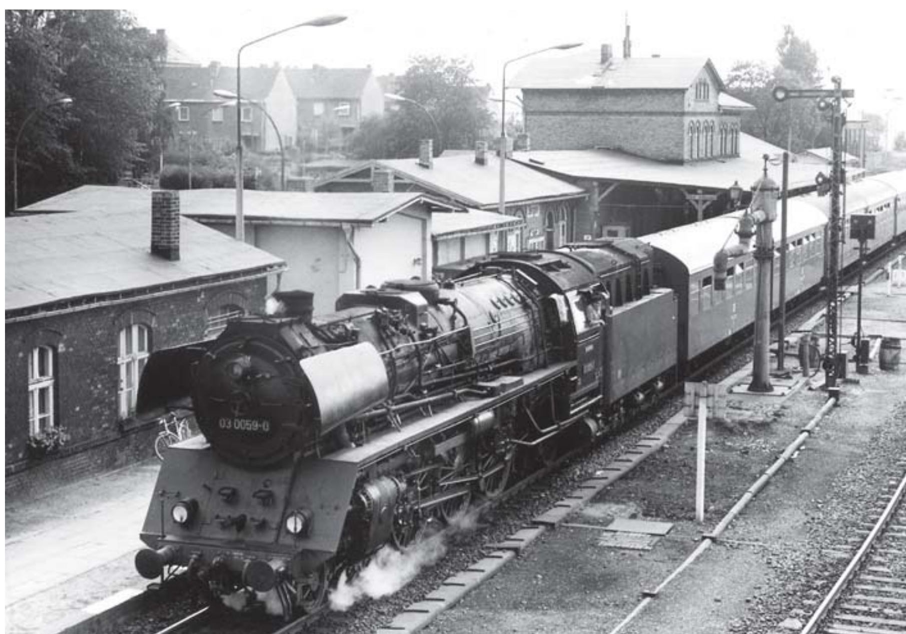
Der typische Standort war das Bahnsteigende, so in Bad Freienwalde. Am 29. April 1981 diente der imposante Gelenkwasserkran als fotografischer Vordergrund für das Rangiergeschäft der 52 8053.

Einheitswasserkränen mindestens 3,10 Meter über Schienenoberkante betragen. Die Bauhöhe zwischen dem oberen und dem unteren Ausleger differierte bis zu einem Meter, was den Gesamteindruck beeinflusste. Der vordere Schwenkausleger konnte oft durch eine Kettenzug-Kinematik seitlich abgewinkelt werden, während der Ausleger am Standrohr wie üblich durch eine Griffstange zu schwenken war.

Tenderfüllung in nur wenigen Minuten

Beide Ausleger waren durch ein Seil abgespannt. Der Querschnitt der Auslauf-Rohre betrug in der Regel zehn Zoll, also 25,40 Zentimeter. Bekannt sind aber auch Gelenkwasserkräne mit zwölf Zoll (30,48 Zentimeter) Querschnitt. Bis zu fünf Kubikmeter Wasser flossen pro Minute aus dem Wasserkran, vorausgesetzt, er war an einen leistungsfähigen Wasserturm mit entsprechender Zuleitung angeschlossen. Der Tender einer Einheits- oder Rekolok war so in etwa fünf bis sieben Minuten zu füllen.

Unterschiedlich war die Signalisierung der Wasserkräne. Ursprünglich verfügte jeder Auslegerarm über eine eigene Signallaterne. Zum Ende der Dampflokzeit vernachlässigte man die Instandsetzung: Lampen und Gehäuse der Signallaternen wurden nicht mehr repariert und teilweise abgebaut. Die Grundfarbe der Wasserkräne variierte in verschiedenen Grautönen mit silbernen bis grünen Schattierungen. Auch schwarze und blaue Anstriche sind bekannt. Die Standardfarbe ist jedoch Dunkelgrau.



Gelenkwasserkräne wie jener in Bergen auf Rügen erforderten kein zentimetergenaues Halten – ein Vorteil gerade für lange Schnellzüge. 03 0059 nahm am 20. Juli 1975 jedoch kein Wasser.






Hersteller waren zum Beispiel das Eisenwerk Schafstädt, das Eisenwerk Store, das Krausewerk Neusalz (Oder), Bopp & Reuther in Mannheim und die Breuerwerke AG in Frankfurt-Höchst.



Noch voll ausgestattet war am 23. Mai 1987 der Wasserkran im Bw Kamenz. Die Schwenkmechanik mit Kette ist gut zu erkennen.



Zur Sammlung des Staßfurter Museums gehört gegenwärtig ein zerlegter Gelenkwasserkran von der Firma Bopp & Reuther aus Mannheim.

Gelenkwasserkräne waren vorwiegend auf Großstadtbahnhöfen mit Schnellzugverkehr anzutreffen, seltener in Güterbahnhöfen und Bahnbetriebswerken. Von der Gesamtzahl der Wasserkräne, die auf dem Netz der deutschen Eisenbahnen ehemals vorhanden waren, kann man vorsichtig einschätzen, dass nur ein Viertel des Bestandes Gelenkwasserkräne waren. Bildvergleiche ergaben, dass ab den 1970er-Jahren auf vielen noch teils dampfbetriebenen Hauptstrecken der DR wie der Saalebahn, in der Dresdner Direktion und in der Rbd Magdeburg sowie am Bahnknoten Berlin nurmehr wenige Gelenkwasserkräne existierten. Anders dagegen in Wittenberge, Stendal und auf den 03^{10}-Einsatzstrecken zwischen Berlin und Ostsee in Pasewalk, Anklam, Neubrandenburg und Rügen: Dort waren sie noch länger zu finden.

Es gab aber auch Standorte, wo man Gelenkwasserkräne weniger vermutete, beispielsweise in den Bahnhöfen Wriezen, Blankenburg/Thüringen und Rottenbach. Auch im Bahnhof Saalfeld befanden sich bis Mitte der 1970er-Jahre im Bahnsteigbereich zwei Gelenkwasserkräne. Die Rbd Erfurt dürfte bis zuletzt die Reichsbahndirektion mit den meisten Standorten von Gelenkwasserkränen gewesen sein.

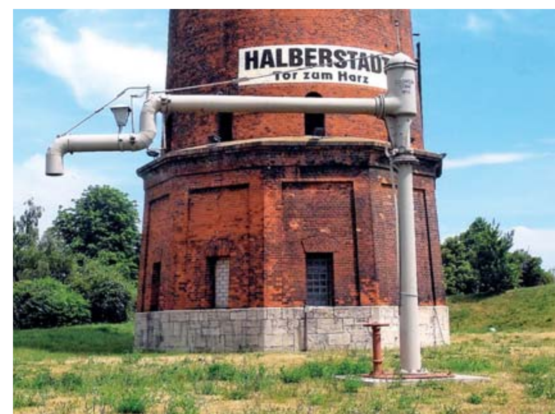
In Betriebswerken nur selten zu finden

In Bahnbetriebswerken waren diese weit weniger häufig zu finden, konnten die Lokführer ihre Maschinen zum Wassernehmen doch dort in Ruhe und exakt anhalten. Zu den wenigen Bw der DR mit Gelenkwasserkränen gehörten Falkenberg, Kamenz und Görlitz.

Noch immer kann man einige Gelenkwasserkräne entdecken. Mit erhaltenen und restaurierten Gelenkwasserkränen



Einer der letzten funktionsfähigen Gelenkwasserkräne im Streckennetz der DB AG steht auf dem Bahnsteig 2 in Oberhof. Sein Gegenüber am Gleis 1 wich einer modernen Signalbrücke.



Ein Exemplar mit langem Ausleger blieb in Halberstadt erhalten. Es wurde 2007 vom Bahnsteig zum Wasserturm umgesetzt.

Schmuckstücke in Eisenbahnmuseen

schmücken sich heute einige Museums-Bw. Dafür bekannt ist das Deutsche Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg (DDM). Dort finden sich gleich drei Exemplare. Bei der Neugestaltung des DDM von 2010 bis 2013 wurden mit dem Kohlenhof auch die Restaurierungsanlagen für die Dampfloks neu aufgebaut. Mittelpunkt des Kohlenhofs sind zwei funktionstüchtige Gelenkwasserkräne. Sie stammen vom Bahnhof Grimmenthal. Weitsichtige Eisenbahnfreunde aus dem DDM bargen sie 2007. Die in der Regel 34 bis 38 Kubikmeter fassenden Tender wohl aller noch betriebsfähigen deutschen Schnellzugdampfloks wurden dort bereits wie in alten Zeiten, nun aber vor teils großem Publikum, mit Wasser befüllt.

Im noch jungen Eisenbahnmuseum in Wittenberge wird einer der beiden mit zwölf Zoll Auslauf-Querschnitt sehr leistungsfähigen Gelenkwasserkräne des Bahnhofs Wittenberge erhalten. An der wichtigen Hauptstrecke Berlin – Hamburg gelegen, war dort für alle Dampfschnellzüge planmäßig Wasserhalt. Der zweite Wasserkran wurde 1997 an einen Eisenbahnverein in Röbel abgegeben. Seit 2015 befindet er sich in Einzelteilen in den Geraer Eisenbahnwelten.

Von den drei sächsischen Museums-Bw Glauchau, Chemnitz-Hilbersdorf und Dresden-Altstadt hat nur letzteres einen Gelenkwasserkran, als Anschauungsobjekt im Drehscheibenbereich. Die Hochausfahrt in Dresden Hbf am Bahnsteig 18/19, wo einst die Berliner Schnellzüge mit Dampfloks der BR 01 abfuhren, war sein letzter Standort. Überhaupt war die Rbd Dresden, die Direktion mit dem einst dichtesten Eisenbahnnetz und einer Vielzahl von Bahnbetriebswerken, mit nur wenigen Gelenkwasserkränen ausgestattet.

Auf dem Gebiet der ehemaligen DB verschwanden in Süddeutschland viele Gelenkwasserkräne aufgrund der schnellen Elektrifizierung schon früh. Die Bahnhöfe im Raum Hof, Schauplatz der letzten 01-Einsätze der DB, gehörten zu den letzten Standorten von Gelenkwasserkränen. Auch hielten sich einige Exemplare im Norden der Bundesrepublik bis zum Ende der Dampflokzeit. □

Rainer Heinrich/oh



FOTOS: RAINER HEINRICH

Die restaurierten Wasserkräne in Neuenmarkt-Wirsberg stammen aus Grimmenthal.



FOTO: DANIEL HEINRICH

Auch der Hauptbahnhof Halle (Saale) verfügt auf seiner Westseite noch immer über einen alten Gelenkwasserkran. Wie lange noch? Die Umgestaltung des Bahnknotens läuft bereits.

GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE



MINI-MARKT – VERKAUFEN
BÖRSEN – TAUSCHEN
MÄRKTE – SUCHEN

VERKÄUFE
Dies + Das

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Zu verkaufen: Automodelle 1:87–1:76, 365 Stück und dazu gratis 50x Busch Polizeifahrzeuge, nur Selbstabholer. Arnold Bruderer, Wolfzangenstr. 18, CH-8413 Neftenbach. Mail: arn.bruderer@bluewin.ch.

Modellanlage Spur Z Märklin, Hauptanlage mit Stellwerk und Schattenbahnhof m. Stellwerk, Oberleitungsbetrieb, zu verkaufen. Verhandlungsbasis € 1500,–, ohne Rollmaterial. Tel.: 0171/2427707.

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebniswelt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

Bedrahtete SMD Leuchtdioden 0402/0603. Beratung und Verkauf: www.led-am-stiel.de. Tel.: 015127531334, E-Mail: mmcity@gmx.de.

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.



Schöne detaillierte Märklin H0-C-Gleis-Anlage 2,20 x 1,20 m z. weiterbauen wegen Neubau zu verkaufen! 10 el. Weichen m. Weichenlaternen, 18 Stellpulte, 22 Signale m. Steuermodule, Viessmannbus, kompl. verdrahtet m. Zugbeinfl., Bahnübergänge, Berg/Tunnel, Brücke, Abstellgleise, mobile Station 2, Materialwert ca. € 4.500,–, Preis VHB! Tel.: 0173/3620237.

Dig. Märklin-H0-Anlage + Faller-Car-System 6,5 x 3,0 m. 9 Module, 60 m C- u. K-Gleis. Viele Funkt.-modelle. Mehr unter: https://martins-modellbahntraum.wordpress.com od. 07307/976332. Gg. Höchstgebot, mind. € 11.000,–.

Eisenbahn-, Sammler-Börse EUST, 7.11.2015, 10–17 Uhr im Bürgerhaus, 04509 Delitzsch, Ausst.: „Eisenbahnermützen aus aller Welt", 19 Uhr: Sammlerstammtisch. Info-Tel.: 034202/61361, E-Mail: schoettge@t-online.de, www.eisenbahneruniform.de.

Aus einer Erbschaft verkaufe ich eine große Sammlung Spur 1 Modelle. Loks und Wagen von Hübner, Dingler, Kiss, KM 1, Kesselbauer, Märklin. Alle neu und in den Originalverpackungen. Anfragen an: ilona.k@live.de oder Tel.: 02641/9114995.

Micro Metakit DB 98307, Loksound 4.0, wenig gelaufen (Spalter Bockerl) € 1.390,–. Schienenwag. Sm 14, Ep. II Augsburg 5452S, Messingmodell ggf. mit Beladung € 390,–. Zzgl. versicherter Versand. Tel.: 08845/703339 oder 0171/2038900, Dk5ww@darc.de.

Märklin Maxi: E 10, V 60, Glaskasten, viele Güterwagen, z.B. Container-Langholzwagen, Kranwagen, Bahndienstwagen und viele mehr. Liste anfordern. Tel.: 09187/921259.

Spur 0 Vitrinenmodelle unbespielt: Micro Metakit, bay. DVIII seltene Version der Augsburger Lokalbahn; Eurotrain/Gebauer ETA 178 DRG; Eurotrain/Hübner ET 85 + EB 85; Rivarossi BR 80. Tel.: 0176/45627969.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Seltene Spur-1-Modelle gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel.: 0251/524492.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Verk. H0 Trix 22184, Reihe BVI, Ep. 1, Torflok digit., mit Sound, Vitrinenmodell, in eleganter Holzkiste € 320,–. Verk. Spur 1 Bahnwärterhaus Fertigmodell von Stangl € 100,–. Tel.: 06181/690354.

www.puerner.de

www.werner-und-dutine.de

Kpl. Märklin-H0-Anlage, C-Gleis, digitalisiert, 14,2 qm, wenig bespielt, viele Sondermodelle. Bestandsliste anfordern. stoll.luebeck@versanet.de.

www.modelleisenbahn.com

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Verkaufe: Modellbau die bayer. S 3/6 kpl. und vollständig, originalverpackt. Alle 140 Bausätze von Eaglemoos. NP € 1.118,00 für € 600,–. Tel.: 0160/1622284.

www.spiel-hobby-Hank.de

Hobbytrade 3-tlg. Doppelstockset RE2 Münster € 269; MPW Autotransportwagen. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin, 0385/2004211, frank@mec-wismar.de.

www.d-i-e-t-z.de

www.augsburger-lokschuppen.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.modellbahn-pietsch.com

www.modellbahn-keppler.de

www.mbs-dd.com

www.modellbahnritzer.de

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 und H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

Viele neue Figuren in Spur 0
Beispiele
www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 3450 4-6-4 von Key € 300,–
UP Big Boy von Key € 750,–
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.moba-tech.de

Sammlungsauflösung H0, H0m, H0e. Großserie + Messing-Handarbeit. Micro-Metakit, Fulgurex, Sedlacek. Metropolitan, Fuchs, Weinert, Lemaco. Unbespielte Vitrinen-Modelle. Tel.: 0176/45627969.

www.dampfzug24.de

www.breyer-modellbahn.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

Hobbytrade 4-tlg. DSB Doppelstockset 299,–; belg. Güterwg. 34052 DSB Kühlwagenset 49,–; DSB Litra CM (Hechte) 35,–; Litra F666 € 299,–; Litra S 285,–. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin, 0385/2004211, frank@mec-wismar.de.

sb-modellbau.com Faulhaber Motore

www.Modellbau-Gloeckner.de

Sammlungsauflösung, Vitrinenmodelle Spur H0, H0n3, 0, 0n3, 1. US, Europ. Modelle, Raritäten & Crowns. Tenshodo, Toby, Fujiama United, Fulgurex, Lemaco, Pein, Fine Arts. Literatur. Liste anfordern. 0171/2107126, 09172/407.

www.moba-tech.de

www.modelltom.com

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.suchundfind-stuttgart.de

www.jbmodellbahnservice.de

Paternoster
Alle Spurweiten
-die bessere Lösung für den Schattenbahnhof
Individuelle Fertigung
Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

www.MODELLBAHNSHOP.de
Inh. Ralf Korn
Fachgeschäft & Versandhandel
Modelleisenbahnen, Modellautos, Gartenbahnen, Fachbücher uvm.
Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
03435 988240
info@modellbahnshop.com
www.modellbahnshop.com

Roco BR 044 DB € 95; BR 044 DB Ölten. € 100; BR 57 DB € 75; BR 01150 DB € 85. Liliput/Bachm. BR 051809 Digi, Kabit. € 140. Rivarossi E-Lok BR 18026-4 DB € 75; V 320 001 DB Hersfelder Kreisb. € 85. Flm. 103 € 80. Tel.: 04955/5753 (ab 18 Uhr).

www.1000Loks.de

www.carocar.com

Abzüglich 30% auf die Preise aus den 90er Jahren und originalverpackt verkaufe ich meine sehr wenig bespielten Personen- u. Güterwagen der Epochen I, II, III, IV u. V. Fast wie NEU von: Fleischmann, Klein, Märklin u. Piko. Bitte die Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.zuz-modellbahn.com

www.modelltechnik-ziegler.de

www.menzels-lokschuppen.de

Verk.: LIMA: S-Bahn Tw. ET165028 u. ES165028, ES165155, ES165471 € 160,–; Berlin-S-Bahn BR481 (Dummy) € 60,–; BR515/815 2 tlg. € 60,–; VT08 4-tlg. € 80,–; US-VT08 beige/rot € 70,–. Straßenb. 2-achs. HAMANN Orchideen-Tram Nr. 9999/1 € 80,–. Jouef: Tw. Art.-Nr. 028621 blau/grau € 70,–. Fleischm. VT614 or./grau 3-tlg. € 70.–. Piko: E-Lok BRE42 DR Art.-Nr. 51030 € 80,–; E-Lok BRE11 DR Art.-Nr. 51030 € 80,–; Tw BR185 DR rot/beige € 40 ,–; 1x Kühlwg. M € 8,–; 2x 4-achs. Dt. Weinstr. je 15,– €. Liliput: VT06 3-tlg. DB taubenbl./grau € 70,–. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt, Tel.: 05352/6471.

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

Aus Nachlass zu verkaufen: Gützold G 17 und G 18, V 100 sowie G 23 Kondenslok, alle Fahrzeuge restauriert, neuwertig, in neuer Verpackung, Preis V 100 € 55,–, G 23 € 95,–. Herbert Herrwig, Hans-Oster-Str. 25, 04157 Leipzig.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin Spur Z Mini Club: BR 10, V 200, VT 98, VT 601 mit Ergänzung, E 52, BR 85, viele Wagensets z.B. Erzwagen, Schürzenwagen. Liste anfordern. Tel.: 09187/921259.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

LENZ-Digital plus zu verkaufen, abzüglich 30% auf meine Kaufpreise für: Zentrale LZ 100, Schaltempfänger mit Rückmelder LS 100, Belegtmelder LB 100, Spannungsmelder LB 050, Leistungsverstärker LV 100, Interface RS232, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421-4860580.

www.jordan-modellbau.de

www.modellbahnservice-dr.de

Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien, **Ätzteile** für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. versch. Metalle, Miniaturketten, viele Messingprofile, **Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung**
Ätztechnik
Ausführlicher u. informativer **Katalog** gegen € 5,-- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr .... vieles mehr
seit 1977
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 02331/404453
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalformate
Märklin-Motorola und DCC
sowie die Rückmeldesysteme
s88, RS und Roco!
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.ldt-infocenter.com
LDT
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel. : 04122 / 977 381
Fax : 04122 / 977 382

Modellbahn
Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de
Roco – Auslaufmodelle zum Sonderpreis

00877 Flachwagen + Zweiwege-Unimog + Container "KFOR"	~~54,99 €~~	36,99 €
45241 Fahrradgepäckwagen DB AG (1:100)	~~36,90 €~~	24,99 €
45274 DB IC-Wagen Bm 2. Kl. rot/grau	~~48,50 €~~	39,99 €

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke!
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

Abzüglich 50% ab Brutto-Bestellwert € 100,– auf die Preise aus den 90er Jahren und noch originalverpackt verkaufe ich Auto-Modelle 1:87 von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Märklin-Modelle, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Verk. Kataloge ab 1938 von Märklin, Trix, Roco, Piko, LGB, Wiking, Preiser, Merten, Kibri, Pola, Vollmer, Herr, Herpa, Busch u.a., Liste anfordern. Manfred Pechmann, Eichstr. 9, 25336 Elmshorn.

Verkaufe meine vollständige Sammlung „Der Modelleisenbahner" vom ersten Heft 1952 bis Heft 12/2012 inkl. einiger Sonderhefte für € 50,–, Abholung erforderlich. Tel.: 034207/73830.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,– €
Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus"
8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,– €

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

Saxonia, VT 185 BR 106	74,00 €	BR 64, 75, 94	79,50 €
BR 01, 03, 41	129,00 €	BR 86, 95	89,50 €
BR 38	115,00 €	BR 110, BN 150, ES 499	64,00 €
BR 52 (Kond.), 118, 120	69,50 €	SVT 137 (Motor mittig)	58,00 €
BR 55	132,00 €	BR 57 (Roco)	105,00 €
BR 56/130	99,50 €	BR 58 (Roco)	93,00 €

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.
Hobby-Eck
zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (0 37 26) 64 89 · www.hobby-eck.net

Zeitschriften abzugeben: Modelleisenbahner: 01/2009 bis 04/2012. Modellbahnschule: 01 bis 25. Modelleisenbahner Spezial: 05 und 07 bis 13. Angebote an: Karaoke10@web.de.

Der Modelleisenbahner, Jahrgänge 1979 bis 2008, möglichst Selbstabholung in Hannover, Preis VS. Versand gegen Vorkasse und bei Übernahme der Versandkosten möglich. Tel.: 0511/5105478.

www.bahnundbuch.de

Letzter Versuch vor Papierpresse: MEB-Hefte 1954–2003, einzeln oder Jahrgänge; Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur, Videos. Preise VHS + Versandkosten; Liste gegen Freiumschlag. W. Sager, Leipzig. Tel.: 0341/4225368 (nach 19 Uhr).

Sammlungsauflösung! Jede Menge teils seltene Eisenbahnbücher abzugeben, Detailliste anfordern bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder siegfried.knapp@t-online.de. Bildbände, Baureihenbeschreibungen, Bahntechnik, Eisenbahngesch., Strecken, Bahnhöfe, Bw, AW, Zugförderung, Bahnbau, Privat-, Klein- und Schmalspurbahnen, Werkbahnen, Straßenbahnen, EJ-Sonderausgaben, Periodika, Dienstvorschriften, Lokbeschreibungen, Eisenbahnkarten und Reprints, Kursbücher DB, DR und Ausland, aktuelle Kursbücher Ausland 2015.

Fachzeitschrift Modelleisenbahner von 1974 – Heft 7/2005 + diverse Sh. an Eisenbahnfreunde fair und billig abzugeben, 4 Ausgaben fehlen, nur komplett. Angebote an Hofmann, Tel.: 0351/8388953 od. 0179/5454480 (nach 20 Uhr).

Lok-Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt
Reparatur von Modelleisenbahnen aller Art Digitalumbauten
Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

GESUCHE
Dies + Das

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Wir suchen ständig Modelleisen-bahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810 uwe-quiring@t-online.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Große Sammlung gesucht, Barzahlung bei Abholung bis € 50.000,–. Nur gut erhaltene Modelle im Originalkarton. Tel.: 0173/3075036, w.kamb@web.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

KM1, BR 41, Ölversion mit Finescale Radsatz – gerne im Tausch gegen eine Spur 0, BR 41 von Gebauer Kohle- o. Ölversion. Suche Dampflok-Fabrikschilder zu kaufen/tauschen. Klaus Kreußel, Tel.: 0711/20922081 oder 0175/5739648.

MODELL BAHN LAND Magdeburg
Modellbahnland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahnland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahnland-magdeburg.de
Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör
Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!
Sonderangebote Piko Spur G

Piko 37912 Bierwagen Holsten Ep. III	~~75,00 €~~	44,49 €
Piko 37716 Schiebeplanenwg. CFL cargo Ep. VI	~~125,00 €~~	69,99 €
Piko 37718 Flachwg. m. Container DHL DB AG Ep. VI	~~128,00 €~~	69,99 €
Piko 37719 Flachwg. m. Container MSC DB AG Ep. VI	~~115,00 €~~	69,99 €
Piko 37738 Drehgestellwg. Eas5971 PKP Ep. VI	~~125,00 €~~	69,99 €
Piko 37739 Drehgestellwg. EAS5971 CTL Logistics Ep. VI	~~110,00 €~~	69,99 €

Angebote freibleibend, Lieferbarkeit, Irrtümer, Preisänderungen ohne Gewähr.
Diese Angebote erhalten Sie auch bei: Modellbahnland Arts, Gladbacher Str. 25, 41747 Viersen. Tel.: 02162/268770, Fax: 02162/268772.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live.de oder 02641/28466.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

M
Ablaufsteuerungen: Effektgerät und Decoder in einem.
Abläufe für Licht, Signale, Bahnhöfe, Bahnübergänge, Zugsteuerungen...
Licht 32 und Universal 8 jetzt neu von:
www.multi-steuerung.de

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
EUROTRAIN
Auch in diesem Jahr sind wir wieder auf der Messe modell-hobby-spiel vom 02.10.15 bis 04.10.15 in Leipzig vertreten. Bitte besuchen Sie uns in Halle 3 am neuen Standort Stand E08.
Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 Fax 341847

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
Digitalzentrale ZS2 für Selectrix®, Selectrix-2 und DCC
- Loks steuern und programmieren
- Gleichzeitig Weichendecoder, Belegtmelder etc. schalten, auslesen und programmieren
- 2 SX-Busse, 1x PX-, 2x MX-Bus
- RS232 Interface

Master-Slave-Betrieb:
- Zusammenschließen von Zentralen möglich

299,00€

- Reines Selectrix
- Selectrix + Selectrix 2
- Selectrix + Selectrix 2 + DCC
- Reines DCC
- **Einfache Bedienung einer Drehscheibensteuerung**

Integrierter 4A-Booster:
- überlast- und kurzschlusssicher
- Programmiergleisanschluss

Info@firma-staerz.de **www.FIRMA-STAERZ.de** Tel./Fax: 03571/404027

TILLIG BAHN
TILLIG-Clubhändler
25 Jahre Modellbahnbox Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
EUROTRAIN®
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
Öffnungsz.: Di.–Fr. 10.00–13.00 und 14.00–18.00 Uhr • Sa. 9.00–12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

Modell Eisen Bahner — MIBA Die Eisenbahn im Modell — Eisenbahn Journal — VGB [Verlagsgruppe Bahn]

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

PRINT + INTERNET
ÜBER 200.000 KONTAKTE

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

ANZEIGENSCHLUSS MEB 12/2015: 09.10.2015

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ____________

Abbuchung (nur Inland):

Keine Briefmarken senden!

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Sammlerkreis sucht Modelleisenbahnen, alle Spuren, gern größere Objekte komplett, Abholung ggfls. mit Abbau einer Anlage vor Ort, einfach unverbindl. Angebot einholen. 0174/1743374 (bin viel unterwegs).

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche H0-Sammlungen und Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
contact@us-brass.com

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche von Bemo „Krokodil" Ge 6/6, braun o. blau, neuwertig, sowie Rangiertraktor Te 2/2. Tel.: 0162/8065414 (ab 18 Uhr).

H0-Sammlung, auch Schmalspur, von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Tel.: 0341/4613285.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Große Sammlung gesucht, Barzahlung bei Abholung bis € 50.000,–. Nur gut erhaltene Modelle im Originalkarton. Tel.: 0173/3075036, w.kamb@web.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Ankauf von Modelleisenbahnsammlungen aller Spurweiten aus Privat- oder Geschäftsauflösungen. Bitte nur neu- neuwertige Modelle in Originalverpackung anbieten. Seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel.: 06722/9949910, Handy: 0172/2020433, E-Mail: wilfried33@yahoo.de.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Suche Fleischmann Modus 5653 + 5654. Tel.: 07258/7303 (abends).

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche: Roco H0, BR 218303, Ep. V, DB AG, Best.-Nr. 72750 + Roco H0, Bybdzf 482. 1 Steuerwg. „Wittenbergerkopf" der DB AG, Ep. V, Best.-Nr. ?, neuwertig bzw. wenig bespielt. Angebot an M. Waack, Neue Wiesenstr. 6, 04746 Hartha. Tel.: 015152708688.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Pico ME101 fahrbereit ohne Zinkpest oder Fahrgestell, BR 91, grün. Tel.: 05258/3642.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche: H0 Märklin 33951 BR 03 mit Wagner-Windleitbl., Trix BLS braun AE 4/4 in Wechselstrom 2436W, BLS-Wagen Trix 3788, 3798, 3799, Intern. Schnabel BR 06 für Märklin. Angebote an Tel.: 040/400495 (Hamburg).

https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modell bahn-erftstadt.eu.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

TT, N, Z gesucht, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche das EK-Buch „Die V 300-Familie der Deutschen Reichsbahn". Preis bis € 50,– und gut erhalten. Kontakt: patrick.heike@web.de.

www.vgbahn.de

Suche EB-Literatur „Fahrkarten in Deutschland", H. Lohr/Barteld-Verlag 2004. Angebote an J. Drescher, Sachsenstr. 19, 09212 Limbach-O. Tel.: 03722/409823.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Gesucht! Gute (!!!) Originalfotos SW, historische Ansichtskarten und Farbdias gegen gute Bezahlung: Dampfloks, Elloks, Dieselloks, Triebwagen, Betriebsfotos mit Zügen von Deutsche Reichsbahn (alt), Deutsche Reichsbahn (nach 1945), Deutsche Bundesbahn, deutsche Privatbahnen, deutsche Werk- und Industriebahnen. Zeitraum bis ungefähr 1995. Keine PE-Fotos oder Ausdrucke. Gesucht: Ganze Bildsammlungen gegen gute Bezahlung. Auf Wunsch streng vertrauliche Abwicklung. Eisenbahnbildarchiv Jürgen-Ulrich Ebel, Postfach 250, D48284 Telgte.

SONSTIGES

www.menzels-lokschuppen.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

www.kieskemper-shop.de

Die Harzer Schmalspurbahnen im Vorbild und Modell-Filme 60 Jahre Brockenlok und Harzbahntag 2014, zu sehen bei http://www.youtube.de/user/Hornhausen.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.puerner.de

Ich bin seit Jahren Eisenbahnfan. Suche für Gedankenaustausch und vieles mehr einen Interessenten, ca. 30–40 Jahre alt, auf gleicher Ebene. Über einen Anruf oder eine E-Mail würde ich mich sehr freuen. Meine Handy-Nr. lautet 0170/2311540. Meine E-Mail-Adresse lautet christian-a.schulz@gmx.de.

URLAUB
Reisen, Touristik

Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

www.ferienhaus-emmy.de

Bayerisch Eisenstein, direkt am Nationalpark, am großen Arber und Grenze Tschechien. Historischer Grenzbahnhof, Localbahnmuseum mit Drehscheibe. Projekt Modellanlagenbau 100 qm ehrenamtlich mitbauen und in bester Bergluft u. herrlicher Landschaft urlauben. Tolle Ferienwohnung ab € 29,50 in Toplage. Anlage Märklin Metall analog. Tel.: 02273/911102 od. 0172/2024666, www.Ferienwohnung-Bayerisch-Eisenstein.de.

www.fewo-wildfeuer.de

Rasender Roland, FeWos direkt an der Strecke der Dampfzüge in **Sellin/Rügen**. Gemütliche Wohnungen mit Balkon u. Ausblick auf die Strecke u. den Selliner See. Tel.: 04371/8800890, www.villa-seeluft.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,–/Pers., Speisen von € 6,– bis € 9,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

www.hotel-altora.de

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berlin.de 12.09. (Samstag): 08056 Zwickau, Stadthalle, 10–14 Uhr. 13.09.: 01069 Dresden, „Alte Mensa", Mommsenstr. 13, 10–14 Uhr. 31.10. + 01.11.: **Verkaufsmesse + Ausstellung**, Dresden, jeweils von 10–17 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

www.star-maerkte-team.de

DIE Modellbahn Fachmärkte in der Metropol Region München. **Dachau: So. 20.09. + So. 29.11.,** 10–14h, ASV-Halle, Gröbenrieder Str. 21. **München-Fürstenried: Sa. 03.10.,** Forum Forstenrieder Allee 61 (U3). **Gräfelfing: So. 18.10. Trix N, H0 + Express** – Bürgerhaus, Bahnhofpl.1. **Gilching: Sa. 24. + So. 25.10.,** 10–17h m. Anl., Dioramen + Verkauf. Gruber-Events.de. Tel./Fax: 089/51099130.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

26.09.: Modellbahnbörse in 09111 Chemnitz, Bahnhofstr. 51, Moritzhof-Sparkasse, von 10–14 Uhr. Info-Tel.: 03763710902 (ab 20 Uhr).

27.09.: Rodewisch – Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32, von 10–16 Uhr, Modelleisenbahn-, Modellautomarkt. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

CAM-Modellauto-/Eisenbahn- + Spielzeugbörsen: 03.10.: 24768 Rendsburg, Nordmarkhalle, Willy-Brandt-Platz 1, 11–16 Uhr. 11.10.: 22143 Hamburg, Rahlstedt Center, Wariner Weg 1, 11–17 Uhr. 17.10.: 28219 Bremen-Walle, Walle-Center, Waller Heerstr. 103, 11–16 Uhr. 25.10.: 21423 Winsen/L., Autohaus Wolperding, Schlossring, 11–15 Uhr. Info-Tel.: 040/6482273.

03./04.10.: 22. Regenstaufer Modellbahnbörse mit großer H0-Anlage (MEC Rieden), von 10–16 Uhr, Eckert-Bibliothek, Dr.-Robert-Eckert-Str. 3, 93128 Regenstauf. Tel.: 0941/46105405.

04.10.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse von 10–16 Uhr, Autos und Blech in der Orangerie, mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer, Tel.: 06246/9069847.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörsen. 04.10.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommerhausen, Pfadwiese. 18.10.: Fulda/Petersberg, Propsteihaus, Propsteistr. Jeweils von 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de.

10.10.: Modellbahn- + Automodellbörse im FEZ Berlin, 13–18 Uhr. Info + Reservier.: F. Tinius, Str. zum FEZ 2, 12459 Berlin. Tel.: 030/53071533, f.tinius@fez-berlin.de.

10.10.: München, DB-Casino, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt, Richelstr. 3, von 10–15 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

11.10.: Spielzeugbörse des G.M.A.C. e.V., von 12–18 Uhr, 31542 Bad Nenndorf, Möbel Heinrich, Auf dem Wachtland 2. Info: Andreas Heumann, Tel.: 05724/3291 (ab 19 Uhr).

www.spielzeugbörsen.com

11.10.: 21. Kremser Modellbahnbörse, von 9–12 Uhr, Volksheim Lerchenfeld, A-3500 Krems, Lerchenfeld, Hofrat-Erben-Str. 1. Info: Inthal Josef, Tel.: 0043(0)6763172401, E-Mail: intjo@wavenet.at, http://igm-wachau.at/termine.htm.

11.10.: Modelleisenbahnbörse, von 9–15 Uhr, im Hans-Reif-Sportzentrum, Jahnstr. 16, 90522 Oberasbach. Info: Zirndorfer Eisenbahn Freunde e.V., Tel./Fax: 09103/2750.

11.10.: Modelleisenbahnbörse im Hefe-Hof in Hameln, 11–16 Uhr. Eintritt frei. Info: www.efhm.de.

11.10.: Tauschbörse, 11–16 Uhr, im Clubheim der Eisenbahnfreunde Goch-Kleve, Benzstr. 24 des Gocher Industriegebietes West. Info: www.efgk.cabanova.de.

17.10.: 21. Modelleisenbahnbörse mit Zubehör der ModellEisenbahn-Freunde Frankenthal e.V., 10.30–16 Uhr, TV 1864/04-Halle, Weisenheimer Str. 56, 67245 Lambsheim, kostenfreie Parkplätze, Info: MEF FT, Tel.: 06233/303-9219, www.modellbahnboerse-frankenthal.de.

18.10.: Regensburg-Barbing, Modelleisenbahnbörse in Barbing, Rathausgaststätte, von 10–14 Uhr. Tel.: 09951/2276 oder 0151/18401997, manfred_haas1@aol.de, www.Haas-boerse.de.tl.

18.10.: 39. Heusweiler Modellbahnmarkt, von 10–16 Uhr, im Sport- und Kulturhaus, 66265 Heusweiler OT Wahlschied. Info: MEF Heusweiler e.V., Tel./Fax: 06806/83493 G. Ziegler.

www.adler-maerkte.de

24.10.: 71. Naumburger Modellbahn-Tauschmarkt, 8–13 Uhr, Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelser Straße. Info: NMC 1963 e.V., Klaus Wunschick, Poststr. 40, 06618 Naumburg. Tel./Fax: 03445/201826, E-Mail: kwunschick@arcor.de.

24./25.10.: Modellbahnbörse, 11–17 Uhr, Hornisgrindehalle, Berlinerstr. 30, 77855 Achern. Info: www.modellbahn-club-achern.de.

07.11.: Modellbahn- und Modellautobörse, von 10–15 Uhr, im Hotel „Zur Hoffnung", in Werther bei Nordhausen. Tel.: 03631/462460.

www.bv-messen.de

14.11.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de.

15.11.: Roßdorfer Modellbahn-, Auto-, Spielzeugmarkt, von 10–16 Uhr, 64380 Roßdorf/DA, Rehberghalle. Ankauf, Verkauf, Tausch, Caféteria. Info: 06154/81388, E-Mail: ingrid.meisje@googlemail.com.

22.11.15 + 17.01.16: Modellbahnbörse Butzbach, Autos + Spielzeug, 10–16 Uhr, 35510 Butzbach, Bürgerhaus. Info: A. Baum, 06033/7483390.

Kleinanzeigencoupon zum Runterladen unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html

AUS DER IDEENKISTE

Montage von unterflurigen Weichenantrieben

Die Montage von Weichenantrieben unter der Anlage kann ohne Helfer zum Einfädeln des Stelldrahts zum Geduldsspiel werden. Durch eine von oben in die Bohrung der Stellschwelle gesteckte Kanüle der Stärke G 18 passt ein 0,8-Millimeter-Stelldraht. Dieser lässt sich nun von unten leicht einfädeln. Eine weitere Erleichterung kann man sich verschaffen, indem der Weichenantrieb unten mit dünnem doppelseitigen Klebeband fixiert wird. Dadurch wird das Justieren und Verschrauben erleichtert. *Dr. Pohl*

Grundreinigung für Kühlwagen

Andreas Gleißner hat eine neue Methode zur Säuberung von Modellen entdeckt.

Nach jahrelanger Nutzung auf der Modellbahn bleibt es nicht aus, dass sich auf den Fahrzeugen Schmutz absetzt. Gerade bei hellen Modellen sieht man es ganz deutlich. Glücklicherweise sind die meisten Eisenbahnmodelle, wie die Vorbilder auch, in gedeckten Farben nachgebildet. Aber speziell Kühlwagen und Werbemodelle unterschiedlicher Hersteller neigen massiv zur Verschmutzung, insbesondere, wenn auch Kinder damit spielen. Ich habe eine Möglichkeit gefunden, meine Wagen- und Lokgehäuse auf einfache Weise zu säubern. Nachdem das Gehäuse vom Fahrgestell getrennt wurde, behandle ich die Flächen mit Ceranfeldreiniger, der in unserer Küche vorhanden ist. Nach kurzer Einwirkzeit reibe ich mit einem Pinsel leicht über das Gehäuse. Danach wird alles mit Wasser abgespült und gut getrocknet. Am Beispiel eines TT-Kühlwagens kann man den Unterschied gut erkennen. Die Methode funktioniert allerdings nur bei unlackierten Modellen! *Andreas Gleißner*





FOTO: ANDREAS GLEISSNER

Deutlich kann man anhand der beiden Vergleichsaufnahmen den Reinigungserfolg feststellen.

Mehr aus Holz

Brücken, Tunnelportale, Stützwände, Zäune, Wege und Ladegut entstehen im Eigenbau

Als Materialspender empfehle ich unter anderem Eisstiele, Rührstäbchen, Balsaholzplatten, Schaschlikspieße, Streichhölzer und kleine Äste und Zweige. Durch einfaches, kreuzweises Verkleben oder Aufkleben auf Pappe oder Styropor lassen sich Wände und Zäune recht leicht und realistisch herstellen. Brücken werden ebenfalls durch kreuzweises Verkleben produziert. Hackschnitzel oder Biomasse lassen sich aus feinem Sägemehl oder geraspelten Zweigen leicht nachbilden. Kleine Details wie zum Beispiel Verkaufsstände auf einem Miniaturmarkt lassen sich ebenfalls gut aus Holz bauen und wenn man gut ist, kann man sogar winzige Gegenstände, wie eine Gitarre, ein Surfbrett oder eine Bierflasche, schnitzen beziehungsweise drechseln. Bei der Bahnverladung lassen sich Kanthölzer zur Ladungssicherung recht gut aus Streichhölzern darstellen. Schwere Maschinen, die auf Flachwagen verladen sind, können schön mit Kanthölzern verkeilt werden. Auch in der Epoche V sind diese Ladungssicherungen noch allgegenwärtig. Gestapelte Bretter eignen sich in vielen unterschiedlichen Ausführungen besonders als Ladegut für Eisenbahnwaggons oder auch für Lastkraftwagen. Beim Bau von Miniatur-Lagerregalen ist darauf zu achten, dass diese nicht zu groß werden. Im Normalfall sollten diese maximal zwei bis 2,5 Zentimeter groß werden. Es empfiehlt sich bei fast allen der hier genannten Anwendungsbeispielen ein farbliches Altern. Man sollte jedoch seinen Ideen freien Lauf lassen, denn die vorgestellten Anwendungen sind nur einige von vielen Möglichkeiten. Holz ist der ideale Werkstoff zur Umsetzung von Ideen, die beim Bau einer Modellbahnanlage verwirklicht werden sollten. *Kay Böcker*

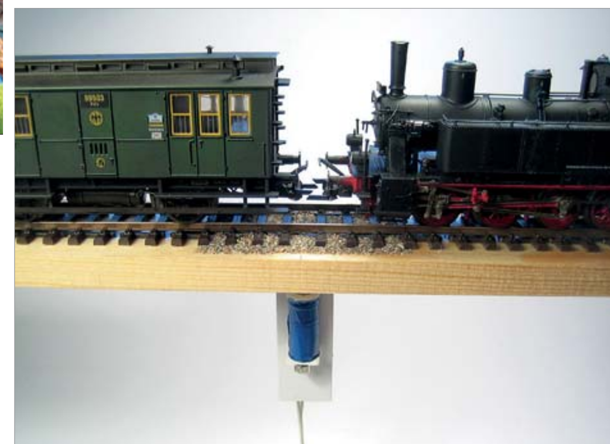
GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Anschlussbedienung: Ein Fall für Heinzwerner Ombecks magnetischen Unterflur-Entkuppler. Im Gleis nicht zu erkennen, trennt dieser die Verbindung zwischen Wagen und Lok bereits kurz hinter der Weiche, bevor die Köf den Wagen weiter in den Anschluss schiebt und anschließend allein zurückkehrt.



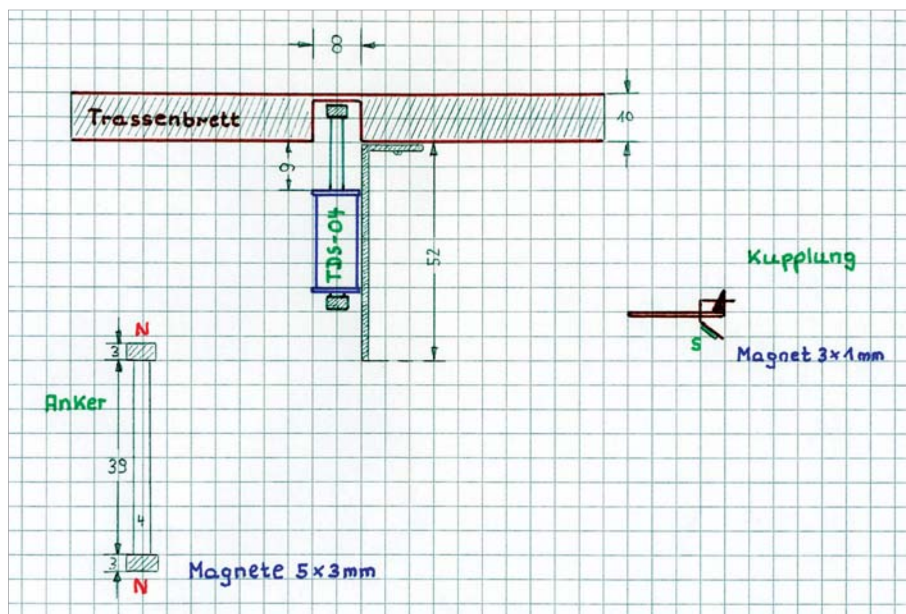
Bei kleineren Segment- oder Modulanlagen ist die Digitaltechnik nicht unbedingt erwünscht. Eine magnetische Unterflur-Einrichtung macht hier klobige Entkupplungsgleise überflüssig.

Zugtrennung erwünscht

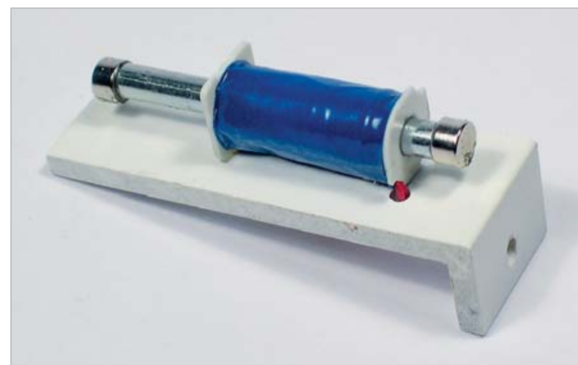
Die im Gleis sichtbaren Bohlen der handelsüblichen Entkuppler sind für mich optisch inakzeptabel. Auch ist deren Stromverbrauch mit über einem Ampere nicht zeitgemäß. Ebenso erscheint ein Preis von fast 20 Euro kaum erklärbar. Das amerikanische Kadee-Kupplungssystem kam für mich nicht in Frage, da es zu teuer und wegen der großen Entkupplungsmagnete zu aufwendig ist. Eine eigene, unsichtbare und magnetische Lösung war gefragt.

Benötigt wird eine möglichst hochohmige Magnetspule mit frei beweglichem Eisenkern. Diese ist aber im Elektronikhandel nicht in kleinen Stückzahlen erhältlich. Bei Conrad jedoch wird ein Hubmagnet (TDS-04C, Best.-Nr. 503562) angeboten, dem sich die benötigte Spule leicht entnehmen lässt. Dazu muss man lediglich die äußere Ummantelung auf der Oberseite etwas auseinanderbiegen, die Abdeckung entfernen und die Spule dann herausziehen. Der vorhandene Eisenkern muss jetzt nur noch durch einen neuen, etwa 33 Millimeter langen und vier Millimeter starken Kern, zum Beispiel durch einen Eisennagel aus dem Baumarkt, ersetzt werden. Ich habe aus einem vorhandenen S-Haken einfach ein solches Stück mittig herausgesägt.

Gemäß Zeichnung 1 und den entsprechenden Fotos wird nun die Spule beispielsweise mit „UHU plus schnellfest“ auf einen Kunststoffwinkel geklebt. Danach wird der Anker eingesteckt, seine beiden Enden werden mit je einem 5 x 3 Millime-



Zeichnung 1: Der Entkuppler wird so eingebaut, dass sein oberer Magnet in Arbeitsstellung knapp unter dem Gleis befindlich ist. Der Kupplungsmagnet sitzt am beweglichen Bügel.



Die auf den Kern geklebten Magnete wurden von www.supermagnete.de bezogen (Best.-Nr. S-05-03 N). Die Spule wurde positionsgenau auf einen Kunststoffwinkel geklebt.



Beim Entkupplungsvorgang fährt der Eisenkern soweit aus, dass der obere Magnet eine Position direkt unter dem Gleisbett einnimmt und die Kupplung anhebt.

ter großen Neodym-Magneten versehen. Dabei ist auf die in der Zeichnung angegebene Polarität zu achten: der Nordpol immer nach außen. Dieser ließe sich auch leicht mit einem einfachen Kompass ermitteln. An der gewünschten Stelle wird nun ein Loch von acht Millimetern Durchmesser in das Trassenbrett gebohrt, auf der Gleisseite mit einem Streifen Fotokarton wieder verschlossen und dann überschottert. Jetzt wird der Entkuppler von unten so montiert, dass sich der Anker frei bis zur Gleisunterseite bewegen kann.

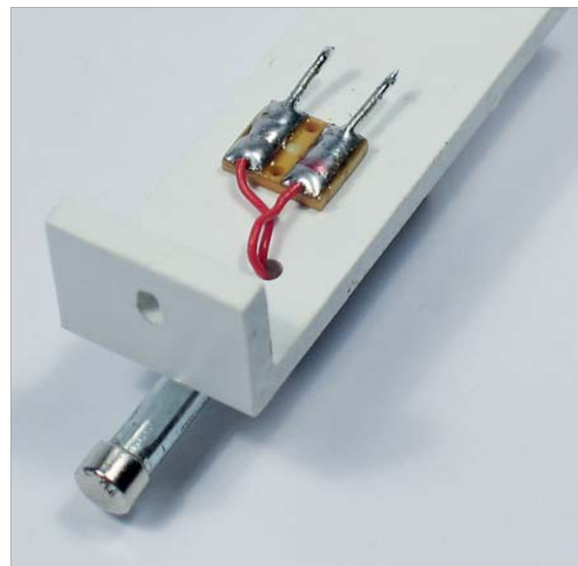
Fünf Volt genügen für einen sicheren Betrieb

Die Magnetspule ist vom Hersteller für zwölf Volt Gleichspannung bei einer Stromaufnahme von etwa 120 Milliampere ausgelegt. Dabei darf sie sich auch mehr oder weniger erwärmen. In der Praxis funktioniert sie aber selbst bei fünf Volt noch einwandfrei. Sie nimmt dann nur noch 50 Milliampere auf und erwärmt sich auch im Dauerbetrieb nicht. Darum habe ich die Spannung entsprechend reduziert.

Die Wagenkupplungen erhalten nun gegenpolige Magnete. Außerdem können nun an den Triebfahrzeugen Kupplungen angebracht werden, an denen die Kupplungsbügel und die Klauen ganz entfernt wurden. Lediglich der kleine Kupplungshaken mit seinem Vorentkupplungshebel bleibt erhalten, was deutlich zierlicher wirkt. Probefahrten auf 360-Millimeter-Radien haben gezeigt, dass ein ungewolltes Entkuppeln nicht zu befürchten ist, nicht einmal in S-Bögen. Erfreulich ist, dass im Gleisbett vorhandene Reedkontakte und Magnetsensoren nicht beeinflusst werden.

Um wirklich rangieren zu können, bedarf es mehrerer Entkuppler. Anhand eines kleinen Endbahnhofes (siehe Zeichnung 2) soll erläutert werden, wo diese effektiv zu platzieren sind. Beispiel: Über Gleis 2 einfahrende Personenzüge halten vor dem Empfangsgebäude an Gleis 2a. Nachdem die Reisenden ausgestiegen sind, drückt die Lok den Zug in Gleis 2 zurück, kuppelt dort ab, setzt über Gleis 4 an das andere Zugende um und drückt die Fuhre für die Rückfahrt wieder nach Gleis 2a. Im Gleis 2 sind daher zwei Entkuppler vorgesehen, damit an beiden Enden entkuppelt werden kann. Weitere Entkuppler sollten kurz hinter den Einfahrweichen platziert werden. Abzustellende Wagen werden dort vorentkuppelt und dann an ihren Bestimmungsort geschoben. Gleis 5 führt in einen Lokschuppen und benötigt daher keinen Entkuppler.

Da die vorgesehenen insgesamt sechs Entkuppler schon sieben Zuleitungen und sechs Taster erforderlich machen, habe ich eine Schaltung ersonnen, die mit nur einem Taster und einer Zuleitung auskommt.

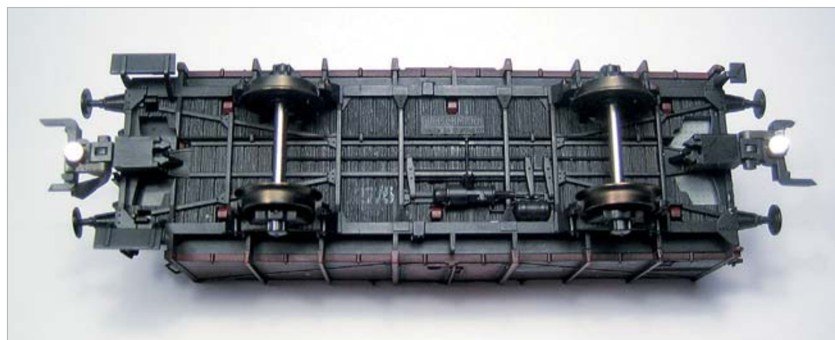


Die beiden Kabel werden am besten auf die Rückseite geführt und dort mit einer Steckverbindung versehen.

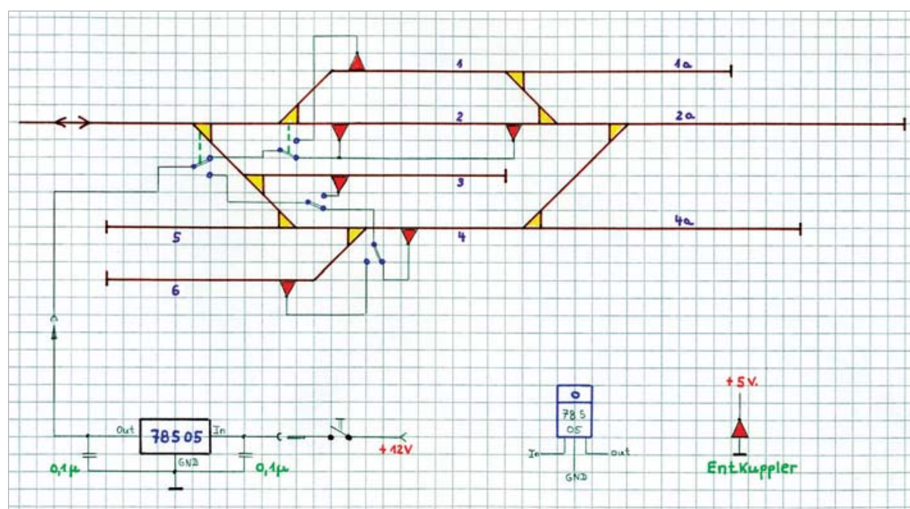




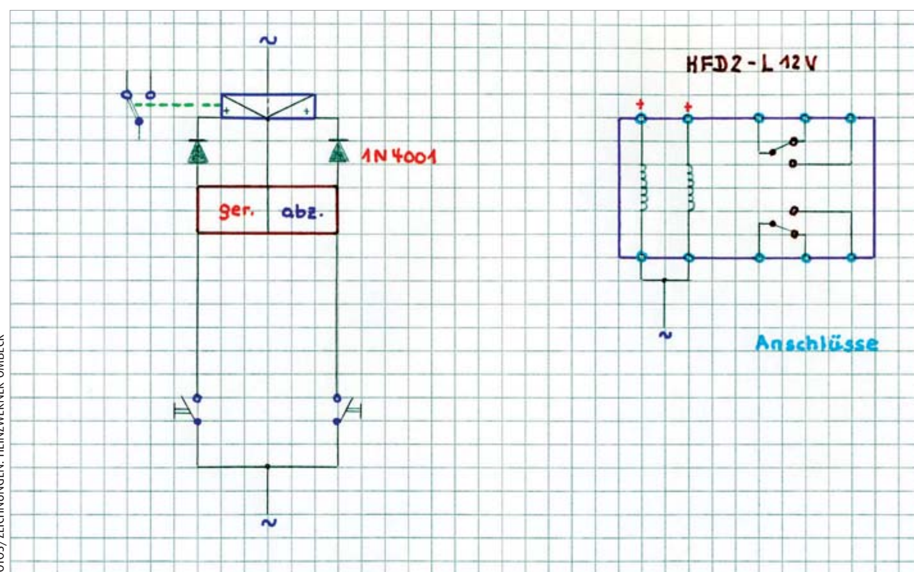
Die winzigen Magnete (www.supermagnete.de, Best.-Nr. S-03-01 N) werden unter die Kupplungsbügel geklebt: links Roco, rechts Märklin. An der Lok genügt ein Kupplungshaken ohne Bügel.



Am Beispiel eines offenen Güterwagens mit Roco-Kupplungen wird die genaue Lage der Magnete deutlich.



Zeichnung 2: Das Beispiel eines Endbahnhofs demonstriert sinnvolle Entkuppler-Positionen. Ein Spannungsregler 78S05 (Conrad, Best.-Nr. 179345) liefert fünf Volt für die Entkuppler.



Zeichnung 2a: Für den Fall, dass ein Weichenantrieb mit Spulen keinen Umschalter aufweist, kann ein bistabiles Relais parallel geschaltet werden.

FOTOS/ZEICHNUNGEN: HEINZWERNER OMBECK

Dazu müssen die in Frage kommenden Weichenantriebe einen frei zur Verfügung stehenden Umschalter vorweisen (bei motorischen Antrieben ist das meistens der Fall), oder dieser ist ergänzbar. Spulenantriebe weisen ihn in der Regel nicht auf, aber auch hier gibt es eine einfache Lösung. Ein bistabiles Relais (Reichelt, Best.-Nr. HFD2 – L12 V) wird gemäß Zeichnung 2a zum Spulenantrieb parallel geschaltet.

Die Fahrstraße bestimmt, welche Entkuppler aktiv sind

Entkuppelt wird wie folgt: Die Weichen werden für die vorgesehene Fahrstraße geschaltet und dadurch die Umschalter an den Weichen in Position gebracht, so dass nur die entsprechenden Entkuppler aktiviert werden. Entkuppelt wird im entlasteten Zustand. Das heißt, die Lok drückt den entsprechenden Wagen über den Entkuppler und hält an. Wenn jetzt der Entkuppeltaster gedrückt wird, werden die Kupplungsbügel angehoben. Die Lok fährt nun bei gedrücktem Taster zwei bis drei Millimeter zurück und dann wieder vor. Jetzt kann der Taster losgelassen werden, die Vorentkupplung ist in Funktion und der Wagen kann entkuppelt in die gewünschte Position geschoben werden. Mit etwas Übung klappt es wie von selbst. Bei Fragen senden Sie mir bitte eine E-Mail an hw.ombeck@gelsennet.de. □ *H. Ombeck*



Die verborgenen Positionen der in Weichennähe befindlichen Entkuppler können beispielsweise mit solchen Grenzzeichen kenntlich gemacht werden (Vorbildfoto).



Die Bäuerin muss ewig warten. Die Schranke wird sich aus bestimmten Gründen, die wir im Text beschreiben, nie mehr öffnen.

Jede Schienen-Straßen-Kreuzung hat ihre Reize. Man kennt die Spannung: „Kommt ein Zug? Und welcher?“ Auch im Modell darf so ein Ort der Vorfreude nicht fehlen.

Warte-Stellung

Eine wirklich filigrane Schranke im Maßstab 1:160 hat bislang gefehlt. Das gute Brawa-Modell wird längst nicht mehr produziert. Außerdem hatte es seine Tücken, was das Zusammensetzen des Schrankenbehangs anging. Trotz feinster Drahtbügel wirkte das Ergebnis der Bemühungen nicht maßstäblich. Bei FKS-Modellbau (*www. fks-modellbau. de*) ist nun ein Messing-Bausatz einer N-Vollschranke erhältlich, der zwar einige Anforderungen an Geschick und Erfahrung des Modellbauers stellt, im Ergebnis jedoch ein echtes Schmuckstück liefert.

Zunächst dient ein Stück Sperrholz als Unterlage für den Landschaftsbau. Obwohl in der Größe sehr überschaubar, sollten auch auf dem Diorama kleine Höhenunterschiede zwischen Straße, Bahnkörper und Gelände nicht vernachlässigt werden, schließlich soll es einen schönen Platz in einer Vitrine finden. Daher werden dünne Platten aus Dämmmaterial aus dem Malerzubehör mit UHU-Por aufgeklebt.

Sorgfältige Vorbereitung des Schranken-Umfelds

Nach dem Zurechtschneiden und Verschleifen sorgt ein Anstrich mit erdbrauner Abtönfarbe dafür, dass später nichts von dem weißen Material durchschimmert.

Die Straße sowie der Platz für ein Bahnwärterhaus neben dem Bahnübergang erhalten als Belag eine Schicht Basaltstaub von ASOA. Mit etwas Noch-Graskleber entsteht eine pastöse Masse, die mit einem Spachtel glatt gezogen wird. So entsteht die Anmutung von grobem Teer.

Wo später Gras und Gebüsch wachsen sollen, kommt selbst gesiebter und zuvor gereinigter echter Humus zum Einsatz. Die Sterilisation erfolgt im Backofen oder in der Mikrowelle, um Moosbildung oder Ungezieferbefall zu vermeiden. Nun wird ein Stück Gleis aufgeklebt, das bereits vor dem Einbau eingefärbt und gealtert wurde. Aus zwei kleinen Stücken eines Code-40-Gleisprofils und etwas kupferkaschiertem Pertinax entsteht die für Nebenbahnen früherer Epochen typische Füllung zwi-

schen den Schienenprofilen. Für das Diorama kann man auf die isolierende Trennung verzichten, sie ist ansonsten mit einer Trennscheibe schnell hergestellt. Zwischen die Profile wird im Bereich des Bahnübergangs ein Stück Pappe eingepasst und grau gestrichen. Die Profile erhalten einen Anstrich in Brauntönen.

Typisch für mechanisch bediente Bahnübergänge sind die Blechkanäle, in denen die Stelldrähte unter der Straße und den Gleisen hindurchgeführt werden. Passende Bauteile aus dem Weinert-Programm lassen sich mit wenig UHU-Por verkleben. Etwas Acrylfarbe sorgt für die Patina. Die Kanäle sind meist verzinkt, aber auch häufig unbehandelt rostig oder lackiert anzutreffen. Die Rollenkästen erscheinen oft dunkel verrostet.

Nun wird Schotter von Koemo mit einem Borstenpinsel auf dem Gleis verteilt. Dabei gilt es, die typische Form der Bettung mit den beidseitigen Aufschüttungen und einer leichten Vertiefung in der Mitte zu erreichen. Die Körnung von N-Schotter für Code-55-Gleise wirkt etwas strukturierter und weniger sandartig als der maßstäbliche Schotter. Die allzu groben Teile werden jedoch zuvor mit einem sehr feinen Teesieb ausgesondert, um ein gleichmäßiges Schotterbild zu erhalten. Der Koemo-Schotterkleber enthält bereits Netzmittel und ist ideal auf den Schotter abgestimmt. Um ein Aufschwemmen der feinen Steinchen zu verhindern, sollte dennoch das gesamte Bett mit Netzmittel aus einem feinen Zerstäuber vorsichtig eingenebelt und dann getränkt werden.

Nun entsteht das Kernstück des Dioramas, die Schranke für den Übergang:

Filigran-Löten ist beim Bau vonnöten

Mit einem watenfreien Elektronik-Seitenschneider lassen sich die Messingteile aus dem Rahmen trennen, die Grate entfernt man mit einer feinen Feile. Zuerst wird der Bock gefaltet und verlötet. Dabei ist unbedingt auf die Lage zu achten. Das dünne Material lässt sich nur einmal knicken. Die Lage der Biegefalze ist in der Bauanleitung vermerkt, dennoch kommt man schnell durcheinander und sollte daher vor dem Falten lieber noch einmal prüfen.

Eine gute Pinzette, eine Flachzange oder eine Biegehilfe leisten gute Hilfe beim Abkanten der Teile. Auch der Unterbau samt dem unteren Kasten für die Umlenkrollen wird aus einem Teil gefaltet. Jetzt kann man Bock und Untergestell mit etwas Lötzinn verbinden und fixieren.

Für den Schrankenbaum wird zunächst der Halter gefaltet, auf den 1-mm-Messingrundstab geschoben und dort verlötet. Etwas knifflig ist die Montage der Gewichte. Die Löcher sind sehr fein und müssen ge-



Ein Stück Sperrholz dient als Unterlage für die Landschaftsentwicklung. Für die Straßen-Nachbildung dient ASOA-Basaltstaub.



Code-40-Gleisprofile, auf Pertinax gelötet, begrenzen die für Nebenbahnen typische Füllung zwischen den Profilen.



Anschließend wird ein Stück Pappe eingeklebt und grau gestrichen. Die Profile erhalten einen rostbraunen Farbauftrag.



Auch die Weinert-Bauteile für die Kabelkanäle werden farblich behandelt, sie lassen sich mit etwas UHU-Por einfach verkleben.



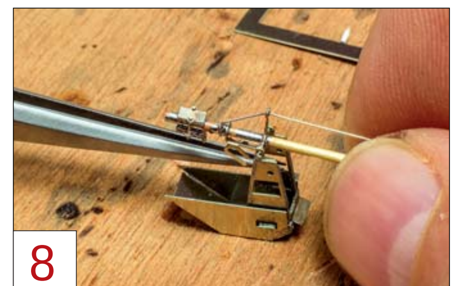
Eine kleine Diamant-Feile aus dem Kosmetik-Bedarf hilft dabei, die Grate der feinen Messingbauteile zu entfernen.



In der ausführlichen Bauanleitung werden die einzelnen Biege-Schritte beschrieben. Diese gilt es, genauestens zu beachten.



Die Teile des Schrankenbocks werden jeweils aus einem Teil gefaltet und anschließend verlötet. Lötöl leistet dabei gute Dienste.



Der fertige Schrankenbaum wird in den Bock eingefädelt, diesen drückt man mit einer Pinzette vorsichtig auseinander.

gebenenfalls mit einem 0,2-mm-Bohrer und einer spitz geschliffenen Stecknadel aufgeweitet werden. Beide Teile werden abgekantet und mit dem dünnen Kupferdraht verbunden, dann auf den Baum geschoben und mit einer Pinzette während des Lötens festgehalten.

Der aus Messing geätzte Schrankenbehang ist sehr filigran und fast maßstäblich, aber deswegen auch nicht beweglich. Dafür kann er einfach an den Baum gelötet werden. Zu diesem Zweck haben die Gitter halbmondförmige Befestigungshilfen, die um 90 Grad gebogen werden. Die Schrankenbäume könnten motorisch angetrieben werden, der Behang faltet sich aber beim Öffnen nicht zusammen. Besser ist es daher, die Schranke immer als geschlossen darzustellen. Die wartenden Modell-Straßenfahrzeuge setzen sich in der Regel auch nicht in Bewegung, sobald wieder freie Fahrt herrscht.

Eine Geduldsübung ist das Einsetzen der Querverbindung in den Bock. Die Gefahr, dass dieses winzige Teil für immer im Bastelzimmer verschwindet, ist sehr hoch. Im Zweifel fällt die Entscheidung leicht, es einfach wegzulassen. Die Seilrollen sind aus einem Stück Draht und mehreren Teilen zusammengesetzt. Auch das Lager auf der anderen Seite ist ein winziges Teil. Ein einfacher Trick ist, die Teile zunächst im Rahmen zu belassen und mit dem Draht aufzuspießen. Beim Verlöten sollte man darauf achten, mit sehr wenig Zinn zu arbeiten. Wird die verzinnte Lötspitze an einem Schwamm gesäubert, reicht der verbliebene Rest meist aus, um die mit Lötöl bestrichenen Bauteile sicher zu verbinden.

Der Deckel auf der Glocke des Läutewerks muss zunächst noch umgeformt werden. Dafür verwendet man einen angespitzten Körner und setzt ihn auf die mittige Markierung. Das Bauteil liegt dabei auf einem Stück Hartholz. Ein dosierter Schlag mit einem mittelschweren Hammer erzeugt dann einen flachen Kegel, der dem Original täuschend ähnlich sieht. Dieser Kegel wird dann auf den Halter gelötet.

Für die Stütze der Schranke auf der gegenüberliegenden Seite der Straße werden die kleinen Bügel aus dem Rahmen gelöst und mit etwas Lötzinn an einem Stück Messingstab fixiert. Der Einfachheit halber lässt man den Draht lang genug und trennt ihn später in zwei Teile.

Die nun fertig montierte Schranke erhält in den nächsten Schritten ihre typische rot-weiße Farbgebung. Vor dem Lackieren ist ein Bad in Feuerzeugbenzin angeraten, um Fett und Lötöl-Rückstände zu entfernen. Eine erste Grundierung mit Tamiya-Surface-Primer sorgt für eine gute Haftung der nachfolgenden Farbschichten. Im nächsten Schritt erhält der Bock sein typisches Flaschengrün mit der Airbrush-Pistole. Die Gitter überzieht man mit einer dün-



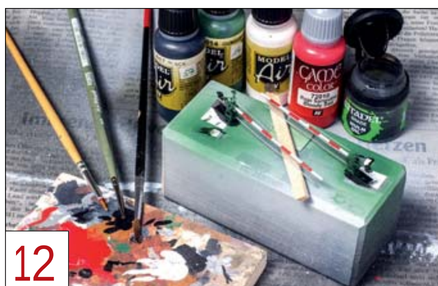
Sehr diffizil ist das Zusammensetzen der Seilrollen aus zum Teil winzigen Bauteilen. Ganz wenig Lötzinn verwenden!



Damit die entsprechend dem Vorbild nachgebildete Schrankenkonstruktion komplett ist, kommt noch die Glocke hinzu.



Die Böcke erhalten ihr typisches Flaschengrün. Dabei sorgt die Airbrush-Pistole für einen gleichmäßigen Farbauftrag.



Der weiß-rote Warnanstrich wird in zwei Schritten mit sehr feinem Pinsel und ruhiger Hand aufgetragen.



Nach Fertigstellung der Grünstreifen entlang der Straße können die beiden Schranken in passende Ausschnitte eingesetzt werden.



Etwas Schotter kaschiert zum Schluss noch kleine Lücken, schließlich soll ein perfekter Bahnübergang im Maßstab 1:160 entstehen.



nen aluminiumfarbenen Schicht. Dann wird der Baum mit weißer Farbe angemalt. Mit einem guten Pinsel gelingt das recht gut. Etwas schwieriger ist das Anbringen der roten Warnstreifen. Eine ruhige Hand ist Voraussetzung, um die feinen Linien exakt zu platzieren. Die Gewichte und der Unterbau erhalten einen Anstrich in schwarzer Farbe. Zu guter Letzt sorgt etwas „Nuln Oil“ von Citadel für ein wenig Patina, insbesondere im Bereich des Halters.

Die Schranke an sich ist nun fertiggestellt, zur Erholung wenden wir uns jetzt der Landschaft zu. Sie besteht allerdings nur aus den Grünstreifen entlang der Straße. Noch-Turf stellt Unkraut und Moose dar, als Gras dienen Fasern unterschiedlicher Länge, die nacheinander mit dem Elektrostaten aufgebracht werden. Einige Büsche aus dem Sortiment von Silhouette schließen die Bepflanzung ab.

Nun fehlt noch der Einbau des Hauptdarstellers, der Schranke. In den Styrodur-Boden werden Vertiefungen für die Untergestelle geschnitten und dann mit dunklem Grau ausgemalt. Für die Befestigung der Schranke eignet sich wieder etwas UHU-Por. Ein wenig Schotter füllt die letzten Lücken, mit etwas Schotterkleber wird schließlich auch die Schranke fest im Untergrund verankert. ☐ *Elvis Müller/abp*

Feines Zubehör und bestes Material sind Basis für ein perfektes Diorama.



Farblich fein aufeinander abgestimmt (und gealtert) sind 212, Traktor und Anhänger. Die Baugröße erkennt man nur an der Kupplung.

Mehr junge Menschen für die Modelleisenbahn begeistern. Das möchte Märklin aktuell mit seiner neuen Baureihe 245 aus dem „Start-Up"-Programm erreichen.

Einstiegstraxx



Die Front der Baureihe 245 entspricht dem „TRAXX"-Standard von Bombardier und wurde von Märklin im Maßstab 1:87 gut getroffen.

Mittlerweile trifft man sie schon häufiger auf den Gleisen an. Die Rede ist von der neuen Baureihe 245 der Bahn AG, auch bekannt als Diesel-Traxx. Wobei man schon genau hinsehen muss, um sie nicht zu verpassen, denn die aus der Traxx-Familie (siehe MEB 9/2015) abgeleitete dieselelektrische Lok schleicht im Vergleich zu den bisher bekannten Dieselfahrzeugen auf leisen Sohlen über die Strecke. Schließlich muss die Lok aktuelle Lärm- und Emissionsvorgaben erfüllen.

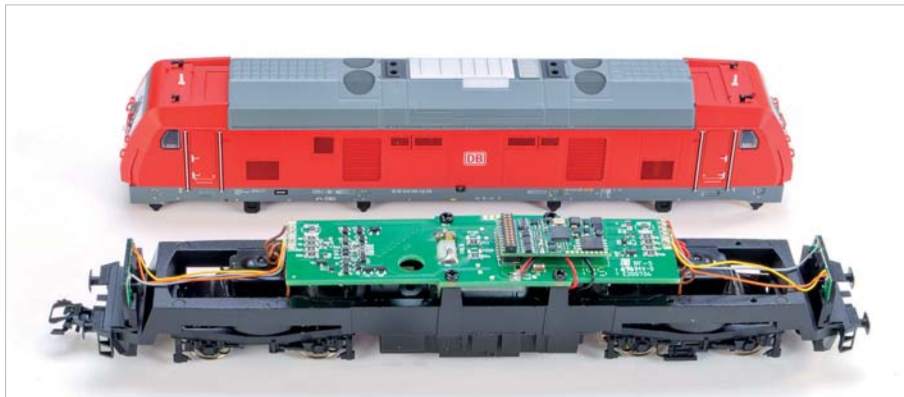
Nachdem bereits vier Hersteller H0-Modelle der 245 in unterschiedlichen Variationen ausgeliefert haben, ist Märklin nun der Fünfte im Bunde. Dabei entschied man sich bewusst für eine spieltaugliche Nachbildung im Rahmen des neuen „Start-Up"-Programms für Einsteiger. Das Gehäuse der 245 besteht, wie von Märklin gewohnt und von vielen Kunden des Göppinger Herstellers erwartet, weitestgehend aus Zinkdruckguss. Die Gravuren des Lokkastens sind dabei sehr scharf und durchaus detailliert ausgefallen. Auch die Porportionen des Gehäuses wirken stimmig. Alle Fenster wurden passgenau eingesetzt, die Frontscheiben neigen bei Berührung jedoch dazu, in der Fassung herumzuwackeln. Die Scheibenwischer bilden mit den Fenstern ein Spritzteil, sind aber trotzdem recht gut herausgearbeitet worden.

Sämtliche Griffstangen, bis auf die angravierten Griffe der Führerstandstüren, bestehen aus schlagzähem und bruchunempfindlichem Kunststoff. Sie dürften auch ein grobes Zupacken aushalten, ohne sich gleich vom Modell zu verabschieden. Andererseits hätten ebenso robuste Metallgriffstangen der selbstgewählten Markenphilosophie besser entsprochen. Dasselbe

gilt auch für die deutlich „erfühlbar“ nur aus Kunststoff gefertigte Dachpartie. Makrofone und Funkantennen sind extra angesetzt sowie ausgesprochen grifffest angebracht.

Der Fahrwerksbereich ist, besonders im Bereich des Dieseltanks, gegenüber dem Lokaufbau deutlich stärker vereinfacht und zudem unbedruckt. Auch Drehgestellblenden und Pufferträger zeigen nur die wichtigsten Details. Dafür wurden die vier Radsätze, welche sämtlich per Mittelmotor über Kardanwellen angetrieben werden, immerhin mit einfachen Nachbildungen der Bremsscheiben versehen. So bleibt der Vorbildeindruck insgesamt gut gewahrt.

Ein Modell, bewusst zum Spielen entwickelt



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Der Blick ins Innere zeigt eine Konstruktionsweise, die bei Märklin schon länger in vielen Modellen verwendet wird: Mittelmotor mit Gelenkwellen. Darüber die Platine mit dem mfx-Decoder.

Die Fahreigenschaften des Modells sind ausgewogen, die 245 dürfte jede Betriebssituation problemlos mitmachen. Lediglich beim Anfahren gibt es einen kaum wahrnehmbaren Ruck. Die Höchstgeschwindigkeit liegt mit umgerechnet rund 175 km/h nur 15 km/h über dem Vorbildwert. Zwei Haftreifen sorgen für ausreichend Zugkraft. Die Lokomotive kommt mit einem vollwertigen Digitalpaket. Die LED-Spitzenbeleuchtung ist vorbildgerecht schaltbar, der Sound hört sich recht realistisch an und hält viele Zusatzeffekte wie verschiedene Warntöne und Bahnsteigansagen bereit. Die Bedienungsanleitung ist übersichtlich und beschränkt sich auf die notwendigsten Informationen, auch zum Digitalbetrieb.

Dass Märklin wieder verstärkt die Einsteiger und dabei vor allem Kinder und Jugendliche als künftige Modellbahnkäufer im Auge hat, ist absolut lobenswert. Der Preis von knapp 200 Euro liegt noch im Rahmen eines Weihnachts- oder Geburtstagsgeschenks. Man kann nur auf den Erfolg hoffen, damit es auch weiterhin vergleichbare Modelle gerade von aktuellen Vorbildern für Einsteiger geben wird. Allerdings sollte auch die große Bahn das ihrige dazu beitragen, dass sich wieder mehr junge Menschen für die Eisenbahn begeistern können. Märklin jedenfalls tut schon sehr viel dafür. □

A. Bergner

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 36645 (AC digital)
- **Antrieb:** Mittelmotor mittels Kardanwellen und Getriebe auf alle Achsen
- **Decoder:** Märklin-mfx mit Sound
- **V_{max}:** 175 km/h
- **V_{min}:** 10 km/h
- **Haftreifen:** Zwei
- **Fahrwerk/Gehäuse:** Metall
- **Gewicht:** 390 Gramm
- **Beleuchtung:** LED mit Lichtwechsel
- **Preis:** 199,99 Euro (UVP)

Ein Anblick, den man auch schon vom Güterverkehr auf elektrifizierten Hauptbahnen kennt, nur die Stromabnehmer fehlen. Allerdings ist die Baureihe 245 dafür eigentlich nicht vorgesehn.

Nach der Digital-Version nur für Trix-Club-Mitglieder ist nun ein Analog-Modell der Baureihe 18.6, einer bayerischen S 3/6 mit DB-Umbaukessel, für alle N-Bahner zu haben.

Kleine Königin

Im letzten MEB testeten wir das neue Märklin-Modell einer bayerischen S 3/6 in der Baugröße H0. Nun wurde die kleine Schwester der „Königin der Allgäubahn" aus selbem Hause im N-Maßstab ausgeliefert. Ausgestattet ist die 1:160-Miniatur mit der Nachbildung des Neubaukessels, mit welchem die DB in den 50er-Jahren noch 30 Maschinen aus den zwei letzten Bauserien versah. Für viele Dampflokliebhaber war dies die schönste Ausführung der leistungsfähigen Länderbahnlok. Zumindest war es die letzte, die 1965 von den DB-Gleisen verschwand. Auch das Führerhaus wurde damals modernisiert, die N-Neukonstruktion bildet dies ebenfalls nach.

Das neue Minitrix-Modell basiert, dem Vorbild entsprechend, auf dem Fahrwerk der Baureihe 18.4-5. Die ersten Minitrix-Modelle der S 3/6 wurden ab 2001 ausgeliefert, angetrieben von einem Glockenanker-Motor. In der 18.6 arbeitet nun ein hochwertiger kleiner Fünfpol-Motor, der so wie sein Vorgänger im Kessel Platz findet. Angetrieben werden unverändert die drei Kuppelachsen über ein Stirnradgetriebe. Auf dem dritten Kuppelradsatz sind Haftreifen montiert. Die Stromabnahme erfolgt über die Kuppel- und, jeweils einseitig, die Tenderradsätze. Die Stromabnahmebasis erscheint somit ausreichend lang. Nur auf Weichen mit langen Kunststoff-Herzstücken kann es gelegentlich zu Aussetzern kommen, da der Auslauf mit maximal zwei Zentimetern eher mager ausfällt. Dies liegt auch an der Übersetzung des Modells, die lediglich das Erreichen der umgerechneten Vorbild-Höchstgeschwindigkeit erlaubt. Dabei schnurrt die 18.6 angenehm leise über die Gleise. Trotz der guten Getriebeausle-

Laut Modell-Anschriften ist die 18 614 im Bw Darmstadt, einer S 3/6-Hochburg der 1950er-Jahre, beheimatet. Für Epoche-III-Schnell- und -Eilzüge aller Arten ist sie die passende Zuglok in der Spur N.



In der Frontansicht fallen der leicht schief stehende Pufferträger und der ebenso verformte rechte Umlauf mit Windleitblech auf.



FOTOS: BAUER-PORTNER

In der Seitenansicht mag die 18.6 mit feinen Radsätzen und filigraner, brünierter Steuerung durchaus zu gefallen. Auch die silberfarbenen Kesselringe sind ein schöner Hingucker.



Die MTC 14-Schnittstelle ist nach Abklipsen des Kohlenaufsatzes erreichbar.

gung sind die Langsamfahreigenschaften nicht ganz überzeugend. Wer im Schleichgang an den Zug rangieren will, ist auf einen Digitaldecoder oder einen guten Impulsbreiten-Fahrregler angewiesen.

Der äußere Modelleindruck ist insgesamt sehr gelungen. Bedruckung und Lackierung geben keinen Anlass zur Kritik. Bewundernswert ist die mühevolle Handarbeit, die beim Anlegen der silberfarbenen Kesselzierringe, unterbrochen von den vielen Leitungen, nötig ist. Leider zeigt unser Testmuster einige kleine Fertigungsschwächen: Die Rauchkammertür samt Lokschild wurde etwas verdreht eingesetzt, auch der (weiterhin zu hoch ausgefallene) Schornstein sitzt nach vorne geneigt auf dem Kessel. Beide Umläufe sind, wohl durch Spannungen, leicht verbogen, so dass auch eines der Windleitbleche nicht gerade stehen mag. Das beeinflusst den Modelleindruck mehr als kleine Maßabweichungen etwa bei den Raddurchmessern oder Radständen. Um die Kuppelräder möglichst nahe aneinander rücken zu können, sind die Spurkränze der Treibachse niedriger ausgeführt. Typischerweise sitzen die Puffer einen knappen Millimeter zu hoch. Lok und Tender sind mit einer beidseitig kulissengeführten, stromführenden Deichsel verbunden. Die Lücke hinter dem Führerstand ist dem Durchfahren auch kleiner Radien geschuldet. Insgesamt ist die 18.6 trotzdem ein gut gelungenes N-Modell, das aber etwas sorgfältiger montiert sein könnte. ☐ *A. Bauer-Portner*

Neubaukessel und modernisiertes Führerhaus auf altem Fahrwerk

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Minitrix
- **Bestellnummer:** 16187
- **Antrieb:** Motor im Kessel über Schneckengetriebe auf alle Kuppelachsen
- **Schnittstelle:** MTC 14 im Tender
- V_{max}: 120 km/h (Vorbild 120 km/h)
- V_{min}: 14 km/h bei 3,9 Volt
- **Haftreifen:** Zwei
- **Fahrwerk/Gehäuse:** Metall/Metall
- **Gewicht:** 98 Gramm
- **Beleuchtung:** LED-Lichtwechsel
- **Preis:** 329,99 Euro (UVP)



Klasse-V: Die aus Neusilber gefertigten und geprägten Zierlinien der Epoche-III-Varianten sind exakt an das Gehäuse angepasst.

Eine neue V 200 in der Königsklasse der Modellbahn: Das 1:32-Modell von KM 1 erfüllt alle erdenklichen Wünsche.

Ganz großes V

Das ist doch ein Modell, wie gemacht für die gediegene, aus edlem Holz bestehende Wohnzimmervitrine. Meinem ersten Gedanken beim Anblick von fast 60 Zentimetern Lok-Schönheit widerspricht Firmeninhaber Andreas Krug vehement: „Unsere Kunden sind zum größten Teil Betriebsbahner." Es wäre ja auch Unsinn, ein Modell mit derart vielen Zusatzfunktionen zu erwerben, die dann während eines Vitrinen-Daseins so gut wie gar nicht zu nutzen sind. Das fast ausschließlich aus Messing und Edelstahl gefertigte Modell mit fünf Kilogramm Lokgewicht muss man schon über die Gleise fahrend erleben. Da ergibt die Überfahrt über ein Weichenherzstück kein zartes und helltönendes Klack-Klack, sondern ein sonores, analog entstehendes Rum-Pumm.

Die elektronischen Sound-Funktionen des uns zur Verfügung gestellten Vorführ-Modells entsprachen noch nicht der endgültigen Version in den Modellen, die derzeit ausgeliefert werden. Die Klangqualität der Breitbandlautsprecher in Verbindung mit den im ESU-Loksound-XL-Decoder programmierten Klängen wird jedoch keine Wünsche bezüglich Volumen und Realismus offenlassen. Natürlich ertönt das Wummern von zwei Maybach-MD 650-Dieselmotoren, die auch getrennt angelassen werden. Nach Wunsch können die beiden KM 1-„Dynamic-Smoke"-Diesel-Rauchentwickler zum Einsatz gebracht werden. Das ist angesichts der Qualm-Farbe vielleicht nicht ganz realistisch, aber Eindruck bei eventuellen Zusehern ist auf jeden Fall zu schinden. Die vier Rotoren, die sich unter den Lüftergittern drehen, hinterlassen zweifellos einen realistischen Eindruck, ist deren Drehzahl doch lastabhängig geregelt.

Angesichts der Detailfülle weiß man nicht, wo man zuerst hinsehen soll. Die Beleuchtungseffekte verführen zunächst dazu, die Inneneinrichtung zu inspizieren. Die auch im Modell verblüffend riesigen und beleuchteten Führerstände der V 200 sind gefüllt mit allem, was der Lokkenner sucht. Alle Bedienelemente und Anzeigen der Führerpulte, Feuerlöscher, Lochbleche und Handräder sind vorhanden. Auch eine Lokführerfigur, bei der allenfalls die Lippen ein wenig zu feuerrot lackiert wirken, gehört zur Ausstattung.

Auch der Motorraum weiß, vierfach schaltbar beleuchtet, zu glänzen. Die für das Vorbild so charakteristische Durchsicht vom Bahnsteig aus durch die großen Schaufenster ist auch im 1:32-Modell möglich. Die Wirkung der absolut sauber eingefassten Spitzen- und Schlussleuchten ist ebenso überzeugend wie die der darüber liegenden Makrofon-Abdeckungen.

Beeindruckend ist die Genauigkeit, mit der sämtliche Anbauteile, beispielsweise die Scheibenwischer, ausgeformt wurden. An die 400 Einzelformen sind notwendig, um das Modell in dieser Qualität fertigen zu können. Da fehlt keine Kante, kein

STECKBRIEF

- **Hersteller:** KM 1
- **Nenngröße:** I
- **Bestellnummer:** 112002 (finescale)
- **Antrieb:** Präzisionsmotor, Kardanantrieb auf alle vier Radsätze
- **Funktionen:** LED-Licht, Sound, Rauchentwickler, Lüfterrotoren u. v. m.
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Messing/Edelstahl
- **Gewicht:** Zirka fünf Kilogramm
- **Preis:** 2490 Euro (finescale)



FOTO: BAUER-PORTNER


FOTO: BAUER-PORTNER

Die vollständig eingerichteten Führerstände lassen kein Detail vermissen. Einen gesonderten Blick verdienen auch die Scheibenwischer.


FOTOS (2): KM1/FRANK ZARGES

In 1:32 fast selbstverständlich sind durchbrochene Lüftergitter. Die freistehenden Rotoren darunter drehen sich lastabhängig.

Scharnier und keine Schraube. Dasselbe gilt für den Bereich der Pufferträger. Dort sind die Bremsschläuche aus flexiblem Kunststoff sogar mit kuppelbaren Endstücken versehen. Auch an den jede Einzelheit zeigenden Drehgestellen werden flexible Schläuche, welche zum Beispiel die Sandfallleitungen nachbilden, verwendet. Zu öffnende Führerstandstüren und Federpuffer ergänzen die Modellausstattung. Je nach Wunsch bewegt sich die V 200 auf Finescale- oder NEM-Radsätzen über die Gleise, angetrieben über einen rollfähigen, kugelgelagerten Kardanantrieb. Auch die Radsätze sind kugelgelagert und verfügen über eine wartungsfreie Stromabnahme über die Achslager. In sieben Versionen der Epochen III bis V wird die KM 1-V 200 angeboten. Werkseitig sind alle Varianten bereits ausverkauft, ein rascher Gang zum Händler wäre empfehlenswert, sollte man sich entschließen, ein solches Glanzstück zu erwerben, und sei es doch nur für die Wohnzimmervitrine. □ *A. Bauer-Portner*



Pure Eleganz und jede Menge Kraft: Mit fast 60 Zentimetern Länge steht das Modell vom Eindruck her dem großen Vorbild kaum nach.



Nicht zu lang und nicht zu kurz: Mit fünf Wagen hat der bunt gemischte Eilzug hinter 18 537 eine angemessene Länge für viele H0-Anlagen. Man könnte einen Sitzwagen der zweiten Klasse auch weglassen, ohne an Vorbildtreue zu verlieren.

Passend zur im letzten MEB getesteten 18.5 bietet Märklin nun ein H0-Wagenset an. Nachgebildet ist ein zwischen Augsburg und Lindau verkehrender Eilzug.

Reise durchs Allgäu

In den frühen 60er-Jahren angesiedelt ist unser Anlagenvorschlag ab Seite 88, und aus dieser Zeit stammen auch die stimmungsvollen Dampf-Bilder und die Märklin-Modelle auf dieser Seite. An einem konkreten Zuglauf hat sich Märklin bei der Zusammenstellung des gelungenen Sets zwar nicht orientiert, dennoch könnte der Zug so durch das schöne Allgäu gelaufen sein. Weniger als Schnellzug, wie auf der Packung angegeben, sondern in Anbetracht der älteren Wagenbauarten eher als Eilzug. Im Set enthalten sind ein B4üwe-Schnellzugwagen der Gruppe 23 und ein passender Packwagen, beide als „Hechte" bekannt. Außerdem laufen zwei Schnellzugwagen der zweiten Klasse in bayerischer Bauart (ehemalige Trix-Modelle) und ein A4yse-Eilzugwagen der Gruppe 30 mit. Im Zweifelsfall könnte man auch einen Wagen weglassen, wenn man an die damals üblichen Kurswagenverbindungen denkt. Auch der dem Märklin-Zug ähnliche E 689 aus vier Wagen (siehe auch Bild Seite 94) führte erst ab Immenstadt einen Kurswagen aus Oberstdorf mit. Alle Modelle glänzen durch perfektes Finish in einem einheitlichen Grünton. Beschriftung und Lackierung bieten keinen Anlass zur Kritik. Die Pufferhöhen passen indes im Falle des A4yse nicht zu den restlichen Wagen, der Eilzugwagen liegt tiefer und damit maßstäblicher auf dem Gleis als seine etwas hochbeinigen Nachbarn. ☐ *abp*



Der E 689 Lindau – Augsburg bei der Ausfahrt aus Röthenbach war Gottfried Thurnwald einen Nachschuss wert. Rechts liegen die Gleise der Nebenbahn nach Weiler. Der erste Wagen ist ein ehemaliger Pole.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Unverkürzte Modelle; einheitliches makelloses Finish; Kurzkupplungskulissen*

KONTRA: *Nur für Insider-Club; Wagenhöhen*

BESTELLNUMMER: *42259*

PREIS: *259,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

KOMPAKT

Piko: DR-118 mit Plastekanzel



Neu im Handel ist die 118 131 als Variante mit GFK-Führerhaus. Das H0-Modell von Piko entspricht dem gewohnten Standard der Expert-Modelle dieses Herstellers. Lobenswert sind die sauber eingesetzten Fenster, die freistehenden Griffstangen und das geschlossene Bild der Lokfront, das sich nach dem Anbringen der Zurüstteile am Pufferträger ergibt. Die ausschwenkenden Schürzen fallen dabei nicht auf. Vergleichsweise einfach ist die Detaillierung der Drehgestelle. ☐ *A. Bergner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Lackierung und Beschriftung; Preis*

KONTRA: *Drehgestelle; aufgedruckte Klappen*

BESTELLNUMMER: *52570*

PREIS: *109,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒



Ein schlichter H0-Oppeln kann auch ein Schmuckstück sein, wenn er so genau nachgebildet wird.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Hoher Detaillierungsgrad; profilierte Radsätze; bewegliche Türen; gute Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Dach etwas simpel*

BESTELLNUMMER: *EX20091B*

PREIS: *35,75 Euro (UVP)*

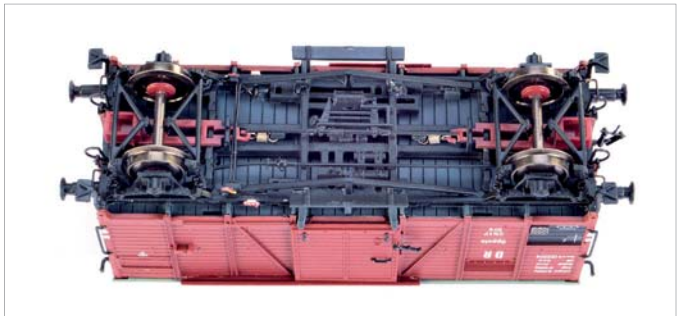
URTEILE:

Der niederländische Hersteller „Exact-train" liefert derzeit ein neues Modell eines Oppeln der DRG aus. Der H0-Güterwaggon glänzt mit einer feinen Detaillierung.

Exakt getroffen

Es ist bemerkenswert, welche Aufmerksamkeit die Modellbahnhersteller inzwischen so schnöden Fahrzeugen wie einem Oppeln widmen. Aber so wird aus einem braunen, gedeckten Güterwagen am Ende eine echte Sehenswürdigkeit. Ein detailliertes Fahrwerk mit nachgebildeter Bremsausrüstung sowie profilierte RP 25-Radsätze und farbig ausgelegte Bremsumstellhebel gehören ebenso zur Ausstattung wie ein feingravierter Aufbau mit freistehenden Griffstangen, mobilen Schiebetüren und beweglichen Türriegeln. Lackierung und Bedruckung sind makellos. Lediglich das Dach wirkt irgendwie monoton. Dort fehlt einfach nur ein wenig Patina. □

Stefan Alkofer



Auch von unten einen genauen Blick wert: Bei der Nachbildung der Bodengruppe hat man sich bei Exact-train viel Mühe gegeben.

Mit einem halbhohen Fal-zz [6555] bringt Busch einen Erzwagen der DR in TT.

Wismut-Wagen

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gegenüber Vorgängermodellen verbesserte Konstruktion; Innendetaillierung*

KONTRA: *Vereinfachte Bedruckung und Farbgebung; Preis*

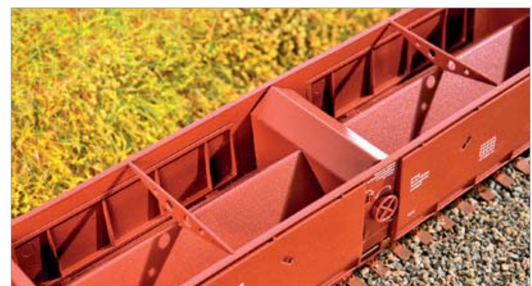
BESTELLNUMMER: *TT 31301*

PREIS: *38,99 Euro*

URTEILE:

Einen Sattelboden-Selbstentladewagen des Wismut-Erzverkehrs aus dem Jahr 1986 mit entferntem Oberkasten, um Überladung zu vermeiden, wählte Busch zum Vorbild seines ersten neu entwickelten TT-Wagens. Das weitgehend maßstäbliche Modell macht einen ordentlichen Gesamteindruck. Die Detaillierung mit angesetzten Querstreben, Handrädern und Bremserbühnen sowie eine lupenreine Bedruckung werden dem Anspruch der meisten Modellbahner genügen. Allerdings sind angesichts eines nicht günstigen, heute aber üblichen Preises die vollständig braunen Puffer, unbedruckte Bremsumsteller und Seilhaken sowie die stark vereinfachten Zettelkästen zu erwähnen. Erhältlich ist der Fal-zz mit sechs verschiedenen Nummern exklusiv bei Spielemax. □ *oh*





Auch die Niesky-Drehgestelle wurden für den Fal-zz neu entwickelt. Ein Blickfang ist die Innendetaillierung mit Sattel und Querstreben.



Ganz neue Anlagenbau-Möglichkeiten in Spur N eröffnen die jüngsten Kato-Modelle nach Vorbildern der Rhätischen Bahn. Das Angebot wächst.

Nach den sehr erfolgreichen Modellen des Glacier-Express legt Kato nun nach und präsentiert den dreiteiligen ABe 8/12-Allegra-Triebzug der RhB für N-Gleise.

Schmalspur-Pfeil

Bewusst wurde in der Überschrift das Wort „Baugröße" vermieden, denn das sei gleich vorweggenommen: Der von Kato gewählte Maßstab passt nicht zur Baugröße. Wie schon beim Glacier-Express wurde eine nur 150-fache Verkleinerung gewählt, um das Meterspurfahrzeug auf herkömmlichen N-Gleisen mit neun Millimetern Spurweite näherungsweise realistisch einsetzen zu können. Ansonsten wären die erforderlichen Verkaufszahlen für ein Großserienmodell nicht erreichbar gewesen. Etwas zu groß für geschulte N-Augen fällt der Allegra also aus, aber er überzeugt auf den ersten Blick. Die komplizierte Kopfform ist gut getroffen und bietet mit den montierten Schneeräumern, angesetzten Schläuchen und Kabeln ein stimmiges Bild. Die Fenster sitzen bündig, dank der flach bauenden Antriebstechnik ist selbst im Motorwagen ein freier Durchblick möglich. Die Dächer sind gut detailliert, einzig die Kunststoff-Stromabnehmer stören das Gesamtbild. Die Fahrzeugteile werden über Kunststoff-Klipskupplungen, welche die Originalform nachbilden, elektrisch nicht leitend verbunden. Leider wurde auf eine Kurzkupplung mit Kulissenführung, den japanischen Marktverhältnissen entsprechend, verzichtet. Mit den beiliegenden Austauschteilen ist eine Verbindung mit den Kato-Modellen des Glacier-Express möglich. Die Fahreigenschaften könnten ausgewogener sein, da der N-Allegra, 1:150 umgerechnet, mit 280 km/h pfeilschnell und mit vernehmbaren Geräuschen unterwegs ist. Die LED-Spitzen- und Schlussbeleuchtung wirkt sehr gut, eine Innenbeleuchtung ist nachrüstbar. Eine Decoder-Schnittstelle ist nicht zu finden. ☐ *abp*



Die Dachausrüstung ist vollständig und mehrfarbig bedruckt. Leider reichte es nur für Kunststoff-Stromabnehmer.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *keine Kurzkupplung; Stromabnehmer; Getriebeauslegung*

BESTELLNUMMER: *NOCH-74035*

PREIS: *189,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒▲

▸KOMPAKT

ESU: Neue Universalkupplung für H0

Die ESU-Modelle der BR 261 (Gravita) und künftig auch die der Baureihe 94.5 (pr. T16.1) sind mit einer automatischen Kupplung ausgerüstet, die auch das Puffer-an-Puffer-Fahren ermöglicht. Da die Kupplung nach dem elektromagnetischen Prinzip arbeitet, müssen die Wagenkupplungen mit einem nichtmagnetischen Bügel ausgestattet sein. Die neue ESU-Kupplung ist kompatibel zu allen gängigen Bügelkupplungen und zur Roco-Universalkupplung. ☐ *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Leichtes Einkuppeln; enger Pufferabstand; Kompatibilität*

KONTRA: *Verzögerte Anlenkung der Kurzkupplungskulissen*

BESTELLNUMMER: *41000*

PREIS: *14,95 Euro (UVP, 10 St.)*

URTEILE: ☒☒☒☒



Auch ohne Allegra versetzt das kleine Modell den Betrachter auf den ersten Blick in die Schweiz.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Proportionen; Materialmix aus Karton und Holz; Passgenauigkeit; Bauanleitung*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *212120*

PREIS: *44,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

Passend zu den neuen Kato-Modellen bringt Faller einen rhätischen Bahnhof für N.

Albula-Bahnhof

Es ist tatsächlich eine Freude, „Stugl-Stuls" zu montieren. Schritt für Schritt wird das kleine Gebäude immer realistischer und überzeugt am Ende auch ohne jegliche Nachbehandlung. Schließlich zeichnen sich die schweizerischen Bahnanlagen in der Regel durch gepflegte Sauberkeit aus. Mit einem Kunststoff-Bausatz wäre das gleiche Erlebnis nicht möglich. Die Lasercut-Technik zeigt hier wieder ihre Vorzüge. Alle Echtholz-Bauteile sind so gelasert, dass die Maserung ganz überwiegend vorbildentsprechend verläuft, nur bei den senkrechten Verbretterungen unterhalb des Daches stimmt die Richtung nicht. Das fällt aber im Maßstab 1:160 so gut wie nicht auf. Der Bauaufwand ist nicht zu unterschätzen, insgesamt sind 122, zum Teil sehr kleine Bauteile wie die Fensterläden, Traufbretter oder Verstrebungen zu montieren. Doch die Bastelzeit ist sinnvoll eingesetzt. ☐ *abp*

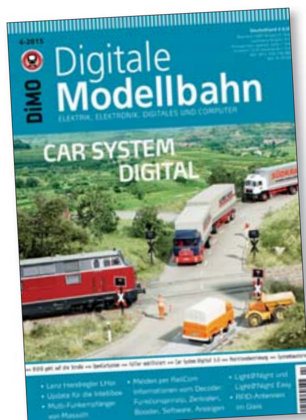


Die Kehrmaschine fährt in die Ausweichbucht, damit der Rettungswagen problemlos überholen kann.

Faller hat sein Car-System mit Digital- und GPS-Ortungstechnik aufgerüstet. Das Ergebnis heißt „Car System Digital“ mit schaltbaren Fahrzeugfunktionen und vorbildgerechtem Verhalten im Straßenverkehr.

Individualverkehr

Schon seit 25 Jahren sorgt das Car-System von Faller mit seinen Autos zunehmend für Verkehr auf den H0-Straßen. Allerdings gestattet es nur einen eher einfachen Betrieb, da die Steuerung mit Reedkontakten und Stoppstellen nur wenig Möglichkeiten eines vorbildgerechten Straßenverkehrs bietet. Um dem Wunsch nach schaltbaren Fahrzeugfunktionen und einem vorbildgerechten Fahrverhalten nachzukommen, greift Faller nun zur Digitaltechnik. Die Führung der Fahrzeuge mittels Magneten an der Lenkung und in der Straße eingelassenem Stahldraht bleibt. Auch die Steuerung über die so genannten Stoppstellen bleibt wegen der Abwärtskompatibilität unverändert.



Ausführlichere Informationen zum Car-System im Allgemeinen und zum „Car System Digital“ von Faller finden Sie in der Digitalen Modellbahn 4/2015. Ein weiterer Themenbereich beschäftigt sich mit RailCom.

Ziel war es, mit dem Car-System sowohl einen weitgehend realistischen Fahrbetrieb hinsichtlich des Fahrverhaltens der Fahrzeuge als auch situationsbezogene schaltbare Licht- und Soundfunktionen zu ermöglichen. Eine automatische Abstandsregelung zu einem vorausfahrenden Fahrzeug sollte ebenfalls Bestandteil des Systems sein. Und zudem wollte man per GPS-Ortung wissen, wo sich welches Auto befindet. Überdies sollte eine Rückmeldung in die Fahrzeuge integriert werden, damit diese sich automatisch am System anmelden und man Informationen etwa über den Ladezustand der Akkus erhält.

Um diese Wünsche umsetzen zu können, kristallisierten sich drei Funktionsbereiche heraus. Die bidirektionale Funkverbindung von der Zentrale, hier Digital-Master genannt, zu den Straßenfahrzeugen, ausgerüstet mit Funkmodulen und DCC-Digitaldecodern, und zu den über der Anlage zu installierenden Satelliten. Diese empfangen, und das ist der zweite Funktionsbereich, die von den Autos ausgesendeten Ultraschallsignale für die sogenannte GPS-Ortung. Herz des Ganzen ist allerdings die Software auf einem PC mit Windows-Betriebssystem (ab Windows XP SP2).

Das Rad musste jedoch nicht neu erfunden werden. Eine Steuerung, die dem Lastenheft entsprach, fand man bei Uhlenbrock und „Gamesontrack“. Allerdings wurde es dann doch nicht so einfach. Während die Ultraschallortung nur leicht modifiziert werden musste, galt es, die Software umzukrempeln, um die geforderte Genauigkeit zu erfüllen. Auch musste die für den Eisenbahnbetrieb konzipierte Blocksteuerung in eine für den Straßenverkehr geeignete Abstandssteuerung umgewandelt werden. Die Software berechnet die Standorte der Fahrzeuge und koordiniert deren Steuerung im Hinblick auf Fahrgeschwindigkeit, Stoppen, Funktionssteuerung wie Blinken und Ähnliches.

So funktioniert es

Die in den Fahrzeugdächern integrierten Schallkapseln senden Knacklaute im Ultraschallbereich aus, die von drei über der Anlage installierten Satelliten empfangen werden. Der Empfang der Knacklaute wird an die Zentrale gesendet und von da an den PC weitergeleitet. Dort berechnet die Software auf Basis der unterschiedlichen Laufzeiten der Schallsignale vom Fahrzeug zu

den Satelliten die aktuellen Positionen der Car-System-Autos.

Nähert sich ein schnelleres Fahrzeug einem langsameren, wird das über die Ortung festgestellt. Die Software regelt die Geschwindigkeit des schnelleren Autos ab, dabei leuchten sogar die Bremsleuchten auf. Nun fährt es mit konstantem Abstand hinter dem langsameren her. Das geschieht vollautomatisch.

Auch Regeln des Straßenverkehrs nehmen über die Software Einfluss auf das Verhalten. Nähern sich einer Kreuzung ohne Verkehrszeichen oder Ampel zwei Autos, so kommt die Rechts-vor-Links-Regelung zur Anwendung. Zeigt eine Ampel Rot oder ist ein Bahnübergang gesperrt, so schließen Fahrzeuge dort auf und halten mit Abstand zueinander an.

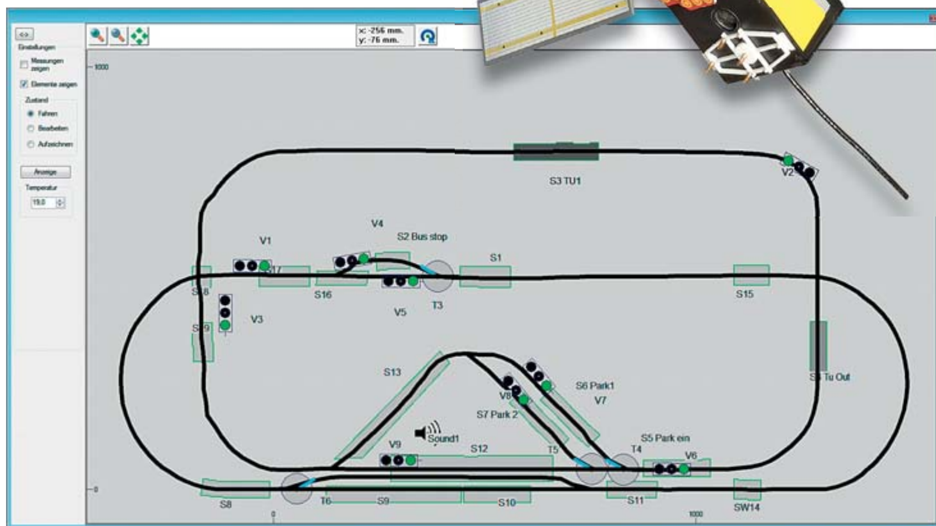
Wer auf den automatischen Fahrbetrieb keinen Wert legt, sondern nur ein oder zwei Fahrzeuge über seine Car-System-Anlage steuern möchte, braucht:
- ein Car-System-Digital-Fahrzeug
- einen Digital-Master
- eine DCC-Zentrale (die an den Digital-Master angeschlossen wird) und einen passenden Handregler.

In dieser Konstellation können die Fahrzeuge über ihre DCC-Adressen mit allen Sonderfunktionen gesteuert werden.

Um den vollen Umfang nutzen zu können, ist die Ultraschallortung inklusive der Softwaresteuerung einzubeziehen. Die Software ist dabei Dreh- und Angelpunkt des „Car Systems Digital“, denn nur mit einer leistungsfähigen Software ist dieses System mit den gewünschten Betriebsmöglichkeiten realisierbar.

Bevor man diese jedoch nutzen kann, muss die Position der Satelliten, die sich selbst anmelden, mithilfe eines Autos, das von drei definierten Positionen auf der Anlage Knacklaute sendet, in eine Maske eingetragen werden. Zum Aufzeichnen der Fahrwege wird ein Auto mit einem Fahrregler der Software bei mittlerer Geschwindigkeit über die Anlage geschickt.

In Tunnelstrecken kann das Auto durch die Ultraschallortung nicht lokalisiert werden. Die eingeschränkte Ortung wird durch Berechnung mit speziellen Algorithmen kompensiert. So findet die Software aus der Geschwindigkeitskurve, die für jedes Fahrzeug ermittelt werden muss, die Position des Fahrzeugs heraus, was außerordentlich gut funktioniert. Wird in der



FOTOS: GERHARD PETER

Die Software zeigt die per Ultraschallortung aufgenommenen Fahrwege und die eingerichteten Aktionsbereiche. Eingeblendet werden noch die Fahrzeuge mit ihren Klartextnamen, die frei vergeben werden können.



Digital-Master mit Antenne für den 868-Mhz-Funkbereich, USB- und LocoNet-Anschluss sowie einem DCC-Eingang zum Anschluss einer DCC-Zentrale



Die Fahrzeuge sind vollgepfropft mit Technik. Unter dem Decoder beanspruchen Akkus eine Menge Platz und oben sorgen Schallkapsel und u-förmig verlegte Antenne für den nötigen Informationsaustausch.

Software diese Strecke als Tunnel deklariert, schalten alle dort entlangfahrenden Fahrzeuge automatisch das Licht ein.

In diesem Stadium funktioniert auch die automatische Abstandsregelung. Alle weiteren Steuerungsprozesse wie Bushaltestellen, Straßenkreuzungen mit Ampelregelung, Blaulichtfahrten der Feuerwehr und vieles mehr können jetzt peu à peu in der Software eingerichtet werden.

Das „Car System Digital“ von Faller bietet mit den neuen Funktionen und Betriebsmöglichkeiten viele interessante Perspektiven für die Darstellung eines realistischen Straßenverkehrs im Modell. □

Gerhard Peter

Car System Digital Einsteiger-Set	Art.-Nr. 161355	699,99 €
Car System Digital-Master	Art.-Nr. 161354	329,99 €
Car System Digital Software	Art.-Nr. 161356	199,99 €
MB Citaro Stadtbus (Rietze)	Art.-Nr. 161307	319,99 €
Prozessorgesteuerte Ladestation	Art.-Nr. 161349	99,99 €
Erweiterungsmodul (mit Ein- und Ausgängen)	Art.-Nr. 161352	129,99 €

Erhältlich bei ausgesuchten Fachhändlern · www.car-system-digital.de

„Greifbare Modelllandschaften bieten gegenüber virtuellen Nachbildungen etliche Vorzüge", meint der 13-jährige Max Winkler, dessen H0-Anlage mit detailreichen Szenen brilliert.

Max' Traum von heiler Welt



Max, der charismatische Siebtklässler, lacht viel. Sein intelligenter Humor fließt auch hier und dort in die Gestaltung seiner H0-Modellbahn ein.

Ein Langweiler ist er keineswegs. Dies war uns auf den ersten Blick klar, als wir Max Winkler in Iffezheim bei Baden-Baden besuchten. Vielmehr haben wir es mit einem Jungen zu tun, der ohne Zweifel das Potential besitzt, auch andere für dieses Hobby zu begeistern. Was er in seinem Zimmer unter dem Dach gebaut hat, darf sich sehen lassen. Auch wir können fast nicht fassen, dass beim Modellbau weder Vater noch Mutter geholfen haben; lediglich die schwere Spanplatte stellte ihm sein Vater auf stabile Holzböcke, alles andere erledigte Max selbst.

Sein Hobby begann im Jahr 2007 mit einer Anfangspackung aus dem Nonfood-Angebot einer Supermarktkette; der im April 2002 geborene Max war damals also gerade fünf Jahre jung. Seine erste Märklin-Lok der Baureihe 80 steht noch heute als Denkmal auf der Anlage, denn leider funktioniert sie nicht mehr. Damals zog sie auf dem Fußboden ihre Runden, alsbald kamen weitere Gleise aus zusätzlichen Sets hinzu. Sein Zimmer mag einem einzigen landschaftslosen Hauptbahnhof geglichen haben – wohl der Alptraum für jede Hausfrau, überall über Gleise und Weichen zu stolpern… So sind es letztlich die nicht minder sympathischen Eltern gewesen, die

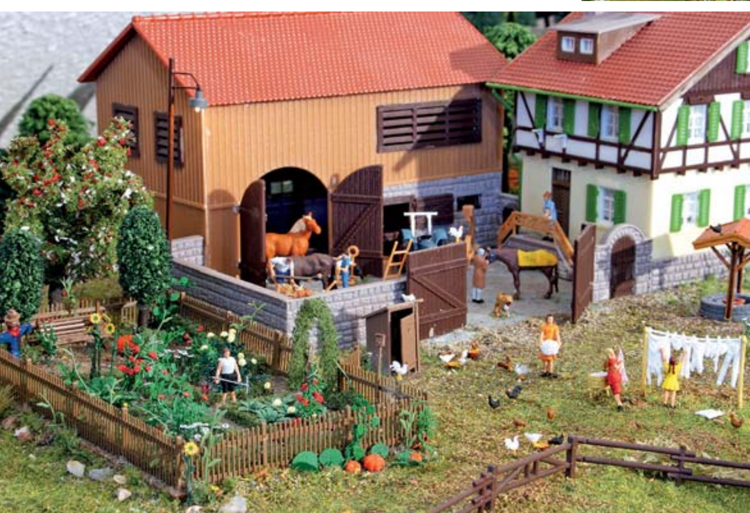


„Natürlich gibt's da keinen persönlichen Hintergrund", beantwortet Max mit einem knitzen Augenzwinkern die Frage nach dem Sinn dieser Bahnsteig-Szene in Burgstein.

Blick über den Ort Burgstein mit Sägewerk und passendem Auhagen-Fotohintergrund, welcher der Szene große Tiefe verleiht. Pferde findet man überall; Max' Großvater liebt diese, was jedoch nicht an Iffezheims Trabrennbahn läge.







Bravourös gestaltete Max den Garten des Bauerngehöfts, das dem Betrachterauge insgesamt viel zu bieten hat.



Das Bahnwärterhaus gegenüber der Burgsteiner Brauerei: Eine alte Telefonzelle dient als Schrank für Gartengeräte.

mit Anschaffung der Anlagenplatte den Grundstein zur kreativen Entfaltung ihres Sohnes in Sachen Landschaftsbau legten. Eine sehr gute Entscheidung, wie man heute sehen kann: Den Raumpflege-Alptraum des Fußbodens verzauberte Max in eine wahre Traumlandschaft auf der Platte!

Träume sind natürlich immer sehr persönlich und fallen entsprechend verschiedenartig aus, doch jeder darf sich im Modellbau frei entfalten. Das Schöne ist schließlich, dass der Phantasie keine Grenzen gesetzt sind – und, dass man das Ergebnis auch wirklich anfassen kann – ganz anders als beispielsweise eine Computer-

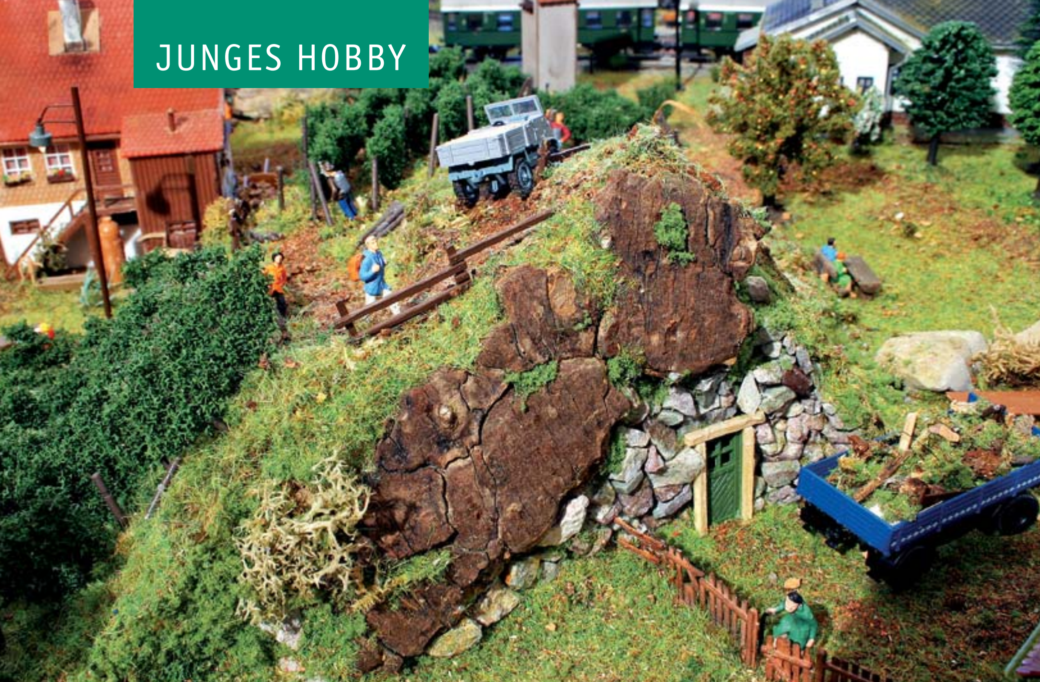
Grenzenlose Phantasie, ganz besondere Freude

spiel-Landschaft. Der Faszination des Zockens am Rechner will dennoch niemand den gewaltigen Reiz absprechen, doch erst die Mischung macht's. Modellbau bringt eben eine ganz besondere Freude!

Der Siebtklässler Max verwirklichte indes eine Landschaft, welche das harmonische Nebeneinander von Mensch und Natur geradezu spürbar werden lässt. Der eine Betrachter mag dies „gute alte Zeit", der andere „heile Welt" nennen. Beide Interpretationen enthüllen, dass jene Fiktion von Wunschträumen geprägt wurde, die letztlich der Entspannung dienen. Und das ist auch gut so. Max stellt sich vor, seine



Hier wollte Max gerne wohnen: Der Garten des „Weinguts Winkler" im rechten Anlagenmittelgrund offenbart Gemütlichkeit in freier Natur.



Unter Winklers Weinberg befindet sich ein kühler Felsenkeller. Die Szene gestaltete Max mit Baumrinde und echten Steinchen, als Türzarge umrahmen Streichhölzer den Kellereingang.



Am Güterbahnhof in Burgstein wird nicht nur Holz umgeschlagen. Das geschäftige Treiben im Bereich der Stückguthalle durfte Max' Generation in der Realität so leider nicht mehr erleben.

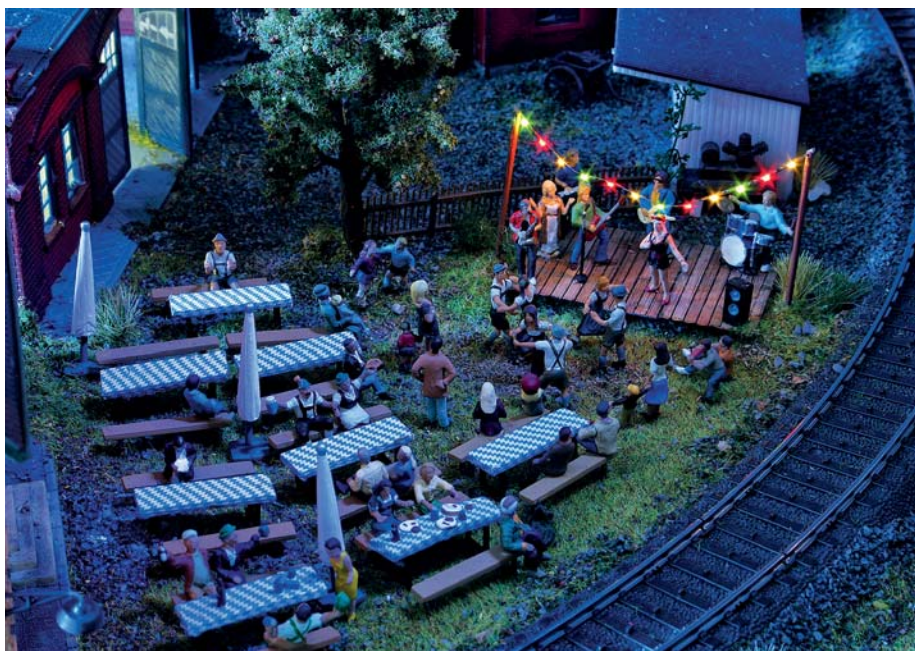
Familie betriebe mit Tante und Onkel, Eltern und Großeltern das „Weingut Winkler" im rechten Bereich der Anlage, allesamt wohnhaft in verschiedenen Einzelgebäuden jener von der MEB-Aboprämie, dem Liliput-Modell der E 44.5, umrundeten Wiesenlandschaft. Max begeistern historische Fahrzeuge ohnehin viel mehr als moderne. „Der ICE interessiert mich herzlich wenig", betont er.

Sein ganzer Stolz ist derzeit die 01 von Märklin, welche er eigens für uns stampfend über die Anlage schickte, denn er steuert seine Züge digital über Märklins Mobile-Station – auf der bestehenden Gleisanlage maximal vier gleichzeitig. Die im Rahmen unseres Besuchs nebenbei entstandenen Videoaufnahmen sind übrigens im Vlog #kunstmichiworld 009 auf meinem Youtube-Kanal zu sehen.

Kein Wunder, dass Max alte Klassiker faszinieren, denn seine Eltern besuchten

Franken und sein Bier, zünftige Gemütlichkeit

mit ihm bereits etliche Bahnmuseen und Museumsbahnen, darunter das Kuckucksbähnel sowie das DDM im oberfränkischen Neuenmarkt-Wirsberg. Nach Franken führt die dreiköpfige Familie ohnehin fast jede Urlaubsreise, denn die Eltern lieben fränkisches Bier! Deswegen durfte natürlich auch auf der Modellbahn eine zünftige Brauerei nicht fehlen – mit zugehörigem Bierfest. Sein Cousin, der in einer Band spielt, wurde bei dieser Gelegenheit gleich auf der Bühne verewigt. Eigens blondierte Max dem H0-Gitarristen die ursprünglich braunen Haare. „Jetzt entspricht er ziemlich genau meinem Cousin", freut er sich. Den Betrachter begeistert auf dem Festplatz vor allem die großartige Qualität der szenischen Umsetzung. Wie so oft auf dieser Anlage beweist Max eine Liebe zu narrativen Details, die dem Gesamtgefüge letztlich jene faszinierende Lebendigkeit verleihen, ohne übertrieben oder überladen zu wirken. Über 100 Figuren platzierte er; die meisten davon bemalte Max sogar selbst!



Hingucker – vor allem zur blauen Stunde: Die gesamte Anlage ist beleuchtet, doch auf dem Bierfest der Brauerei geht der Punk ab; Max' Cousin steht im grünen Outfit auf der Bühne.



FOTOS: MICHAEL ROBERT GAUSS

Gleich fünf Bahnhöfe respektive Haltepunkte gibt es bei Max. Hier lässt sich auch ausmachen, wo erweitert wurde. Der Aboprämie fehlt bisher noch ein Fahrdraht.

Meine Frage, was ihm denn an der Modellbahn besonders gefiele, beantwortete Max sehr erfrischend: Neben dem kreativen Basteln, das so doch kaum ein anderes Hobby böte, sei es vor allem „die Spielfreude.“ Jenes Wort mag alte Hasen zwar kurz schlucken lassen, doch letztlich können sie nur beipflichten: Es geht weniger um verkrampftes Nachbilden als um spielerisches Erleben eines – stets sehr persönlichen – Traums. □ *Michael Robert Gauß*



Max Winkler ist begeisterter MEB-Leser. Dabei holt er sich praktische Modellbau-Tipps und eignet sich theoretisches Hintergrundwissen an. Fazit: Die Leser sind jünger als gedacht!








Foto: Fabian Schenk

Nach der so genannten Apfelbahn folgte nun der zweite Streich des MEC Seehausen (Altmark). Der Trennungsbahnhof Badel der ehemaligen altmärkischen Kleinbahn diente als Vorbild für eine sehenswerte Ausstellungs-Anlage. Wieder in der Baugröße TT konzipiert, wurde sie auf der „Erlebnis Modellbahn“ 2015 in Dresden der breiten Öffentlichkeit gezeigt. Zum 30-jährigen Bestehen des Vereins wird sie in Kürze in Seehausen zu erleben sein.



Die 64 trifft aus Richtung Beetzendorf in Badel ein. Auf der anderen Seite des Keilbahnhofs wartet die Ferkeltaxe auf etwaige Anschlussreisende nach Salzwedel.

Badel – bitte umsteigen

Der Betrachter muss sich etwas gedulden, bis sich endlich ein Zug zeigt. Die Wartezeit vor den leeren Gleisanlagen des Bahnhofs Badel wird manchmal erst nach ein oder zwei Minuten belohnt. Dann erscheint eine 64 mit einem Packwagen und drei Donnerbüchsen am Haken am Waldrand, bremst vor dem Bahnhof ab und kommt schließlich an der Haltetafel langsam zum Stehen. Die Modellbahnfreunde des MEC Seehausen (Altmark), Erbauer dieser TT-Anlage, legen großen Wert auf einen Modellbetrieb, der dem Vorbild möglichst nahekommt. Ihr Erstlingswerk, die „Apfelbahn“, wurde schon 1993 im MEB vorgestellt. Beide Anlagen haben eines gemeinsam: Sie zeigen die Wiesen, Wälder und einen idyllischen Dorfbahnhof in der Altmark, jenen Landstrich im Norden Sachsen-Anhalts, der in den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts durch zahlreiche Kleinbahnen erschlossen wurde.

Nachdem bereits 1847 die Hauptstrecke Magdeburg – Stendal – Schwerin mit einer Anbindung an die Berlin-Hamburger Eisenbahn in Wittenberge fertiggestellt worden war, durchzog 80 Jahre später ein engmaschiges Netz von normalspurigen Kleinbahnen die Altmark. Kaum ein Ort lag mehr als fünf Kilometer von der nächsten Bahnstation entfernt.

Der Bahnhof Badel war einer der Trennungsbahnhöfe im Kleinbahnnetz. Von der Strecke Kalbe (Milde) – Beetzendorf zweigte hier eine Bahnverbindung nach Salzwedel ab. Auf den sandigen Äckern dieser Gegend wurden besonders Kartoffeln und Zuckerrüben angebaut. Anfangs wurden die Rüben mit der Schaufel von den Pferde- oder Traktorengespannen auf offene Güterwaggons verladen, später mit dem Bagger. Das ging so bis in die 60er-Jahre. Dann wurde der Grundstein für eine Hochrampe im Bahnhof Badel gelegt. Ab 1963 konnten die Bauern die Ladung ihrer



Für die kurzen Personenzüge reichte auch die Leistung einer V 60 aus – zumindest im Sommer, wenn nicht geheizt werden musste. Weite Landschaft prägt das Bahnhofsumfeld.

Fuhrwerke über hydraulisch betriebene Rutschen in die bereitgestellten Waggons kippen. Anfangs erledigte eine Köf die erforderlichen Rangierarbeiten. Sie stellte die offenen Güterwagen unter den Rutschen bereit und schob sie nach dem Beladen auf ein Ausziehgleis. In den 80er-Jahren

Im Herbst dominierte der Rübenverkehr die Bahn

übernahmen Traktoren diese Rangieraufgaben. Verbunden mit einem Stahlseil am Zughaken bewegten sie die Waggons entlang der Hochrampe. Die Rübenzüge verließen Badel in Richtung Kalbe (Milde) und erreichten über den Bahnknoten Stendal die Zuckerfabrik in Goldbeck. Die letzte Rübe verließ im Herbst 1993 Badel auf dem Schienenweg.

Aus der Zeit um 1910 stammt diese Postkarte, statt der 64 wartete eine der preußischen T 3 ähnliche Privatbahn-Maschine.

FOTO: SLG. MEC SEEHAUSEN





Ein Blickfang der Anlage ist die vollständig nachgebaute Rübenverladung. Die Schüttklappen werden durch Servos bewegt und können einzeln angesteuert werden.

den sind. Messing-Führungshülsen mit Pass-Stiften sorgen für die exakte Verbindung der Module.

Da sich ein verdeckter Abstellbahnhof direkt unter den Gleisanlagen des Bahnhofs Badel befinden sollte, stand zunächst die betriebssichere Fertigstellung der nicht sichtbaren Gleise auf dem Programm, bevor die Arbeiten an den oberirdischen Anlagenteilen beginnen konnten. Dabei wurden Gleisbelegtmelder und Webkameras zur späteren Überwachung des Betriebes eingebaut. Der Schattenbahnhof ist durch drei Gleiswendeln an den Anlagenenden mit dem Bahnhof „Badel" verbunden und erlaubt einen abwechslungsreichen Zugbetrieb.

Als die Seehäuser Modellbahnfreunde den Bahnhof Badel als Motiv für ihre neue Vereinsanlage wählten, stand die zeitliche Einordnung des Modells in die 70er-Jahre (Epoche IV) schnell fest. Damals wurden noch landwirtschaftliche Güter umgeschlagen und im Personenverkehr liefen immerhin vier Zugpaare. Die neue Anlage sollte, wie die „Apfelbahn", in der Baugröße TT entstehen, um Teile des rollenden Materials weiter verwenden zu können. Die Abmessungen der Anlage durften nicht mehr als 8 x 3 Meter betragen, damit diese auch im Vereinsraum aufgestellt und betrieben werden kann.

Bereits zu Beginn der Anlagenplanung wurde Wolfgang List als Kenner der altmärkischen Kleinbahnen einbezogen. Seine Fachkenntnis und seine Publikationen zum Thema waren unentbehrlich. Die Modellbahnfreunde „Kleinbahnen der Altmark" aus Berlin stellten ebenfalls Zeichnungen, Fotos und Maßskizzen zur Verfügung, die sie bereits für ihre H0-Modulanlage angefertigt hatten.

Bei der Recherche helfen Freunde und Fachleute

Die praktische Umsetzung der Pläne begann mit dem Bau des Moduls „EG Badel" und der anschließenden Bahnhofsmodule. Für die Kästen wurden 18 Millimeter dicke Tischlerplatten verwendet und mit Kopfstücken nach Norm der „Wupper-Module" versehen. Aus den gleichen Materialien bestehen die Streckenmodule, die als offene Rahmen mit zehn Millimeter dicken Trassenbrettern entstan-



FOTO: SLG. KLEINBAHNFREUNDE DER ALTMARK BERLIN

Nur anhand von vielen Vorbildfotos und örtlicher Recherchen konnte die Rübenrampe so realistisch ins Modell umgesetzt werden. Das Bild entstand um das Jahr 1980.



Gegenüber der Rampe befindet sich das Ladegleis. Den Güterzug rangiert ausnahmsweise eine 89.70, ein Modell von MMS. Sehr authentisch wirken die Betonteile im hohen Gras.



Da der Bahnhof nur wenige Gleise und Hochbauten aufzuweisen hat, die nachzubauen waren, blieb Zeit für Details. Am vorderen Anlagenrand sind die typischen, ertragsreichen Eisenbahner-Gärten zu bewundern.

Beim Gleismaterial wurde dem System Tillig-Elite mit servogetriebenen Weichen der Vorzug gegeben. Die Gleisbefestigung an den Modulübergängen folgte einer Idee von IMT Lenzen. Dabei wurden M2-Messing-Gewindestifte am Schienenprofil angelötet und dann mit einer Kunststoffplatte in Bettungsform auf dem Trassenunterbau verschraubt.

Bei der Anlagensteuerung entschieden sich die Modellbahnfreunde für die Weiterverwendung vorhandener Lenz-Digital-plus-Komponenten, die bereits die „Apfelbahn" sicher steuerten. Die bewährte Software „TrainController" ermöglicht im Ausstellungsmodus vorprogrammierte Betriebsabläufe. Eine manuelle Steuerung der Anlage ist jedoch jederzeit möglich, sie erfolgte auch während der Fotoarbeiten für diesen Artikel.

Die höhenverstellbaren Füße sorgen für eine betrachterfreundliche Aufstellungs-



Selbst dem aufmerksamen Beobachter bleibt die Inneneinrichtung der Bahnhofsgaststätte in der Regel verborgen. Doch die Außenwände lassen sich auch mal abnehmen.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Neunteilige TT-Ausstellungsanlage**
- **Größe:** Zirka 7,5 x 3,0 Meter
- **Erbauer:** Modelleisenbahn-Club Seehausen (Altmark) e.V.
- **Epoche:** IV (DR)
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Betrieb:** Lenz Digital plus
- **Gleislänge:** Zirka 45 Meter (mit Schattenbahnhof)
- **Gleismaterial:** Tillig Elite
- **Rollendes Material:** Tillig, Schirmer, Karsei, MMS, BTTB



Während sich der Personenzug langsam in Richtung Beetzendorf in Bewegung setzt, drückt die V 100 einen Leerwagenzug zur Hochrampe.

höhe der Anlage und bilden gleichzeitig eine solide Basis zur Befestigung der Hintergrundkulisse und der Lichtblende. Erst diese fotorealistische Kulisse gibt der Anlage bei einer Modulbreite von 60 Zentimetern die überzeugende optische Tiefe. Aus digitalen Panorama- und Detailaufnahmen, die in der Umgebung Badels aufgenommen wurden, entstand eine hochaufgelöste Bilddatei. Eine Druckerei für Werbetechnik setzte sie dann auf strapazierfähige PVC-Folie um, die sich im Ausstellungsbetrieb bereits bewährt hat.

Die Aussage „Eine Modellbahn wird nie richtig fertig" trifft auch auf diese Anlage zu. Weitere Module sind geplant oder befinden sich bereits im Bau. Gleichzeitig warten die fertiggestellten Anlagenteile auf weitere Gestaltungsdetails. Gegenwärtig läuft eine Neubepflanzung der Mischwälder um Badel. Dabei wird der bisherige Bausatzforst durch selbstgedrillte Rohlinge mit Silhouette- und Woodland-Scenics-Begrünung ersetzt. Eine zeitraubende Prozedur, die aber durch einen abschnittsweisen, wandernden Kahlschlag dem Betrachter verborgen bleibt.

So wird sich den Besuchern auch beim „Tag der offenen Tür" am 10. Oktober 2015 eine Anlage präsentieren, die sich stetig aber behutsam verändert. Für die Modellbahnfreunde des MEC Seehausen (Altmark) e.V. jährt sich dann auch zum 30. Mal die Gründung ihres Vereins. Im Herbst 1985 schlossen sich in der nördlich von Stendal gelegenen Kleinstadt sechs Hobby-Eisenbahner zur Arbeitsgemeinschaft 7/79 des DMV zusammen. Informationen über den Verein und seine Anlagen mit vielen weiteren Bildern findet man im Internet unter www.mec-seehausen.de. In der kürzlich erschienenen Folge 41 der DVD-Reihe „Modellbahn-TV" (erhältlich im Angebot der VG Bahn) wird der Abzweigbahnhof Badel in bewegten Bildern vorgestellt. □ *Friedhelm Preetz/abp*

Viel hohes Gras dominierte in den 90er-Jahren schon die von der Rübenrampe aus überschaubaren Anlagen des Bahnhofs.



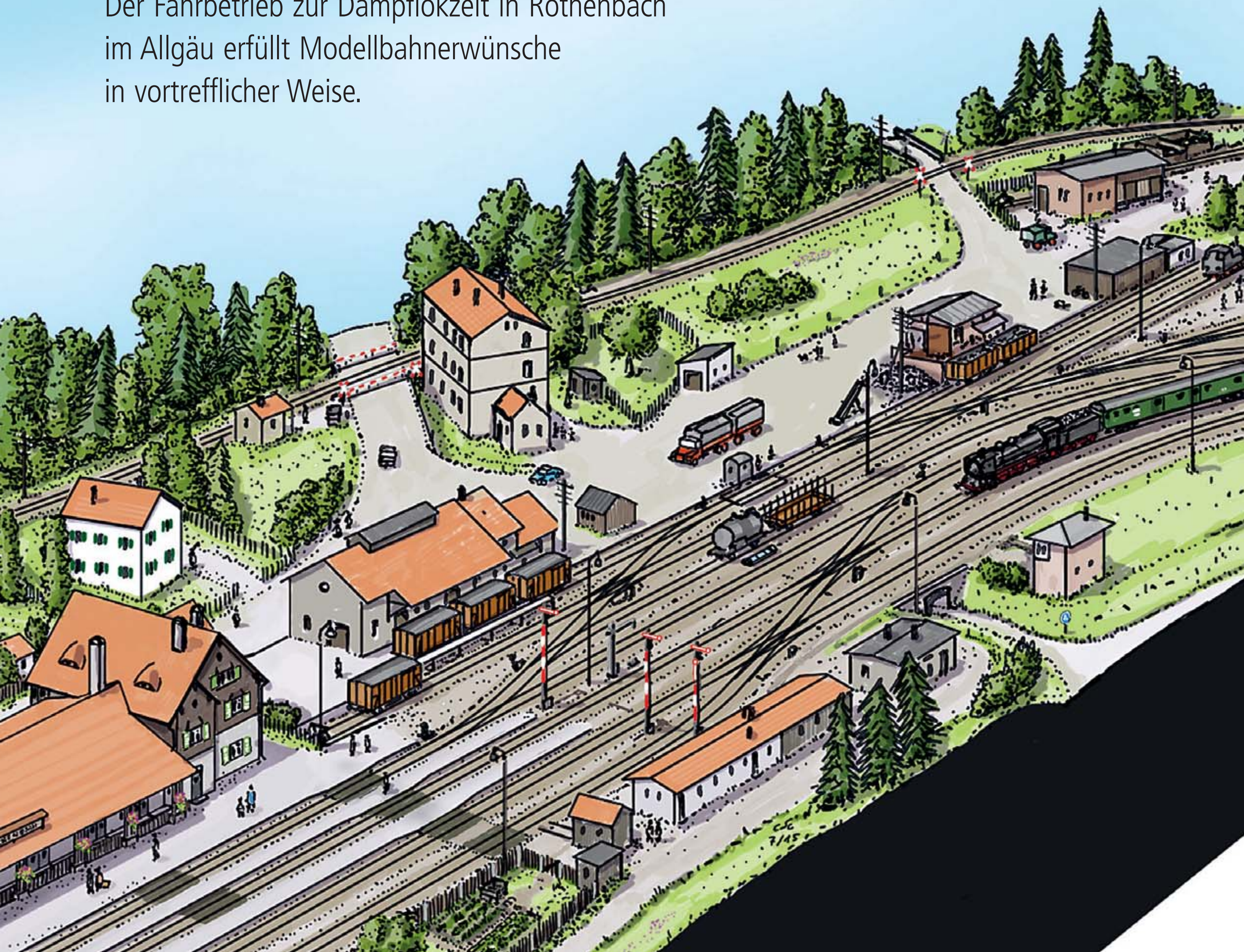
FOTO: BIRGER BUCZKOWSKI



MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

Vorbei an weiteren Kleingärten verläuft die abzweigende Bahn. Das Bild erzeugt die Illusion einer langen Fahrt, diese führt jedoch gleich über eine Gleiswendel in den Schattenbahnhof.

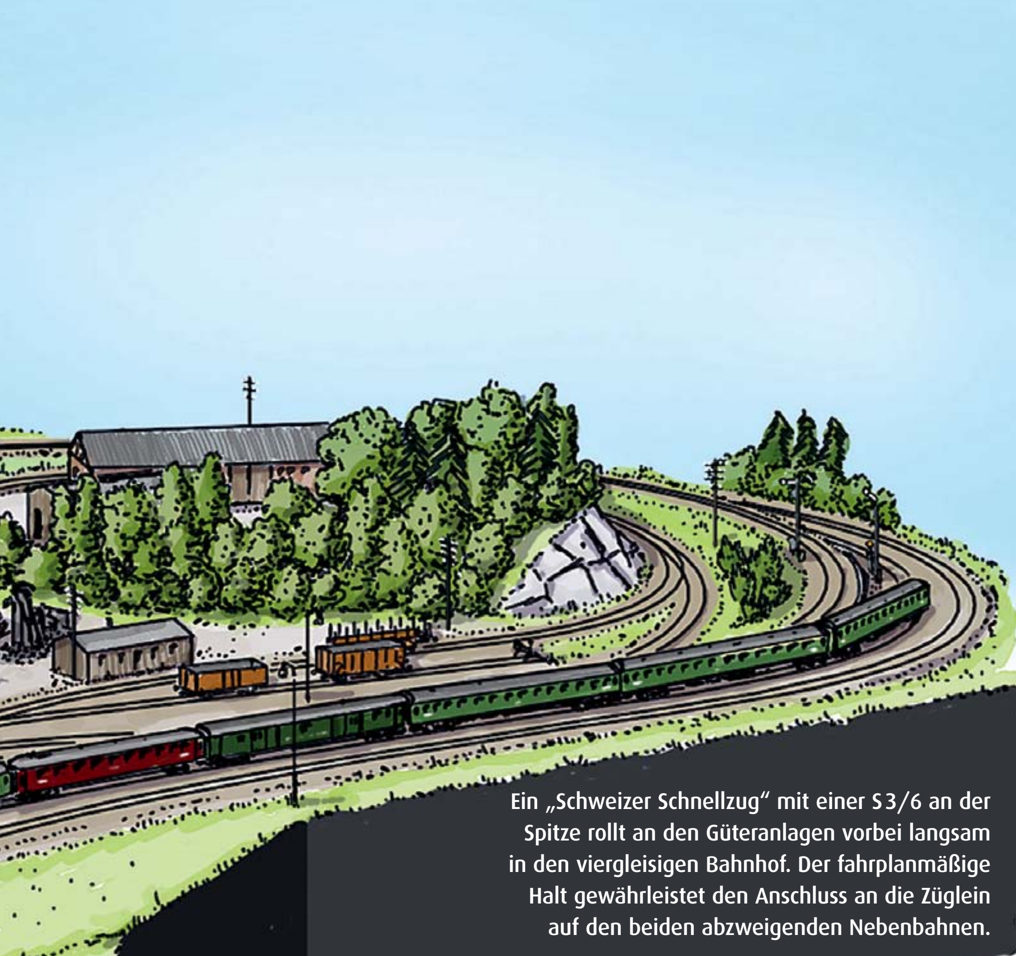
Schon das Planen bietet anregende Stunden. Der Fahrbetrieb zur Dampflokzeit in Röthenbach im Allgäu erfüllt Modellbahnerwünsche in vortrefflicher Weise.



TEIL II

Landstation, hochkarätig

Manchmal fügt es sich zusammen: Passend zur neuen Märklin-S 3/6 ist nun ein Zugset eines typischen Allgäuer Schnellzuges in den Handel gelangt (Seite 72). Während der Bildersuche zu diesem Beitrag fand sich dieser Modellzug in fast identischer Reihung in einer herrlichen Aufnahme aus Röthenbach von Gottfried Thurnwald (Seite 94). Eine Nummer kleiner ist die getestete Minitrix-S 3/6 in DB-Umbau-Version ausgefallen, die auch auf eine Allgäu-Anlage passen würde. Was



Ein „Schweizer Schnellzug“ mit einer S 3/6 an der Spitze rollt an den Güteranlagen vorbei langsam in den viergleisigen Bahnhof. Der fahrplanmäßige Halt gewährleistet den Anschluss an die Züglein auf den beiden abzweigenden Nebenbahnen.



FOTO: SLG. MANFRED DÖTTERL

Neben den Gütergleisen war eine kleine Lokstation vorhanden, in der die Lokalbahnloks versorgt wurden. Zur Bekohlung diente ein kleiner Schrägaufzug.

liegt also näher als ein Anlagenvorschlag, angesiedelt gegen Ende der dortigen Dampflokzeit zu Beginn der 1960er-Jahre?

Auf den beiden Röthenbacher Lokalbahnen sollte – zumindest auf der Modellbahn – noch der Personenverkehr laufen. Für die kurze Strecke nach Weiler (1960 schon verkraftet, wie es im Kursbuch damals hieß) muss eben die Zeit ein wenig gedehnt werden. Die 98.10 (bay. GtL 4/5) würde im Modell abwechselnd die kurzen Personenzüge auf beiden Strecken befördern. Auch die Güterzüge waren auf beiden Strecken meist der kleinen bayerischen Lokalbahnmaschine vorbehalten. Nur vor langen Güterzügen waren auch einmal Einheitsloks zu sehen. Auf der Hauptbahn glänzten die letzten Vertreterinnen der bayerischen S 3/6. Sowohl die wenigen verbliebenen Exemplare in Originalversion als Baureihe 18.5 als auch die DB-Umbauloks der Baureihe 18.6 mit neuen Kesseln zogen die internationalen und nationalen Schnellzüge. Doch ihr Stern war bereits im Sinken, auch mit Personenzügen mussten sich die edlen Rösser mittlerweile abfinden. Dazu gesellten sich die preußischen P 10 des Bw Kempten, die ebenso vor den Schnellzügen, aber auch vor Personenzügen eingesetzt waren. Als Arbeitstier im Personenzugdienst war, wie so oft, die

Berühmte Lokbaureihen – alle im Modell zu haben

preußische P 8 zu sehen. Güterzüge wurden, neben der 50, von Maschinen der Baureihe 86 gezogen, gegebenenfalls mit 86-Vorspann. Doch die Dieseltraktion hatte schon Einzug gehalten und verdrängte in Form der VT 95 und VT 98, der V 100 und V 200 die Dampfloks immer mehr. Dem Modellbahner soll es recht sein, ein roter

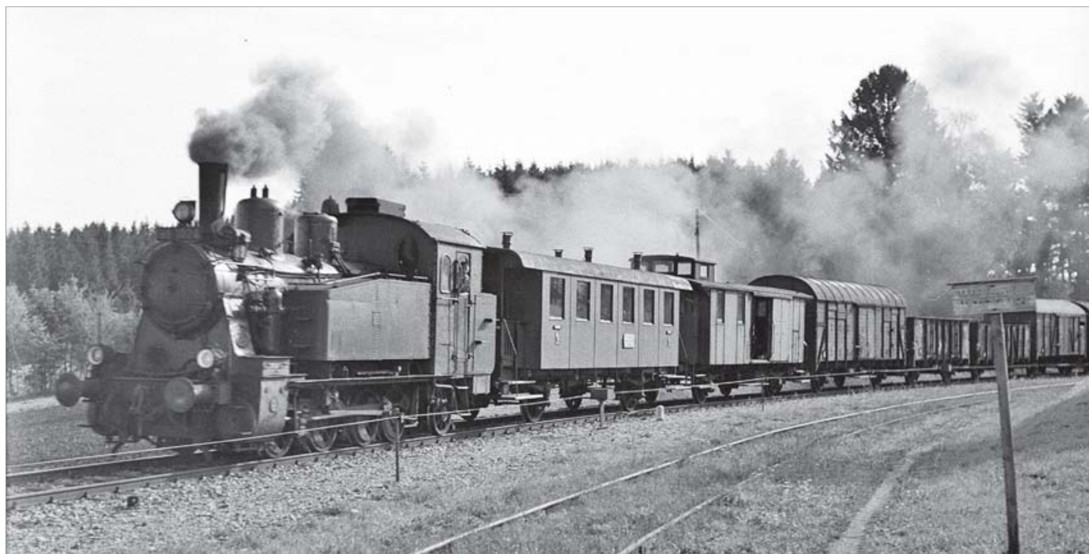
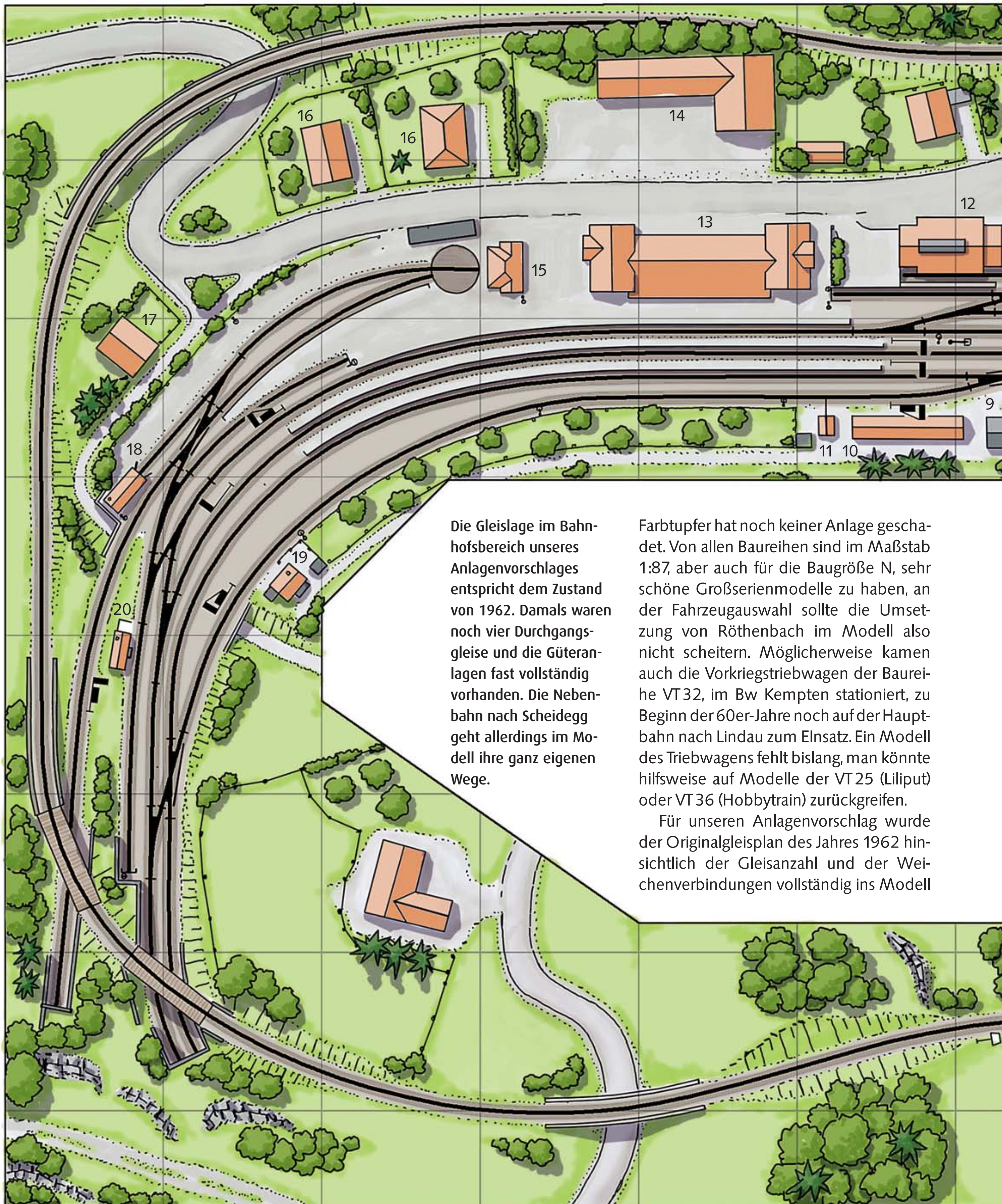


FOTO: GOTTFRIED THURNWALD

98 1024 hat eine stattliche Fuhre am Haken, die nun bergwärts zu ziehen ist: Der gemischte Zug aus je einem bayerischen Lokalbahn-Sitz- und -Packwagen führt mindestens fünf Güterwagen mit. Aus Röthenbach kommend durchfährt er den großen Bogen, in dem parallel das Ladegleis zum Baywa-Lagerhaus verlief. Als H0-Modell gibt es die Lok von Brawa.



Die Gleislage im Bahnhofsbereich unseres Anlagenvorschlages entspricht dem Zustand von 1962. Damals waren noch vier Durchgangsgleise und die Güteranlagen fast vollständig vorhanden. Die Nebenbahn nach Scheidegg geht allerdings im Modell ihre ganz eigenen Wege.

Farbtupfer hat noch keiner Anlage geschadet. Von allen Baureihen sind im Maßstab 1:87, aber auch für die Baugröße N, sehr schöne Großserienmodelle zu haben, an der Fahrzeugauswahl sollte die Umsetzung von Röthenbach im Modell also nicht scheitern. Möglicherweise kamen auch die Vorkriegstriebwagen der Baureihe VT 32, im Bw Kempten stationiert, zu Beginn der 60er-Jahre noch auf der Hauptbahn nach Lindau zum EInsatz. Ein Modell des Triebwagens fehlt bislang, man könnte hilfsweise auf Modelle der VT 25 (Liliput) oder VT 36 (Hobbytrain) zurückgreifen.

Für unseren Anlagenvorschlag wurde der Originalgleisplan des Jahres 1962 hinsichtlich der Gleisanzahl und der Weichenverbindungen vollständig ins Modell

Die Ansichtskarte aus den 30er-Jahren zeigt, wie sich die beiden Nebenbahnen durch das Westallgäu schlängelten.

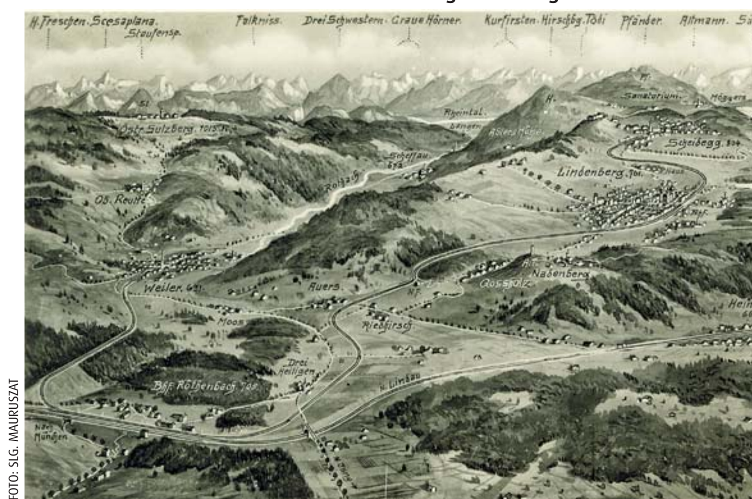
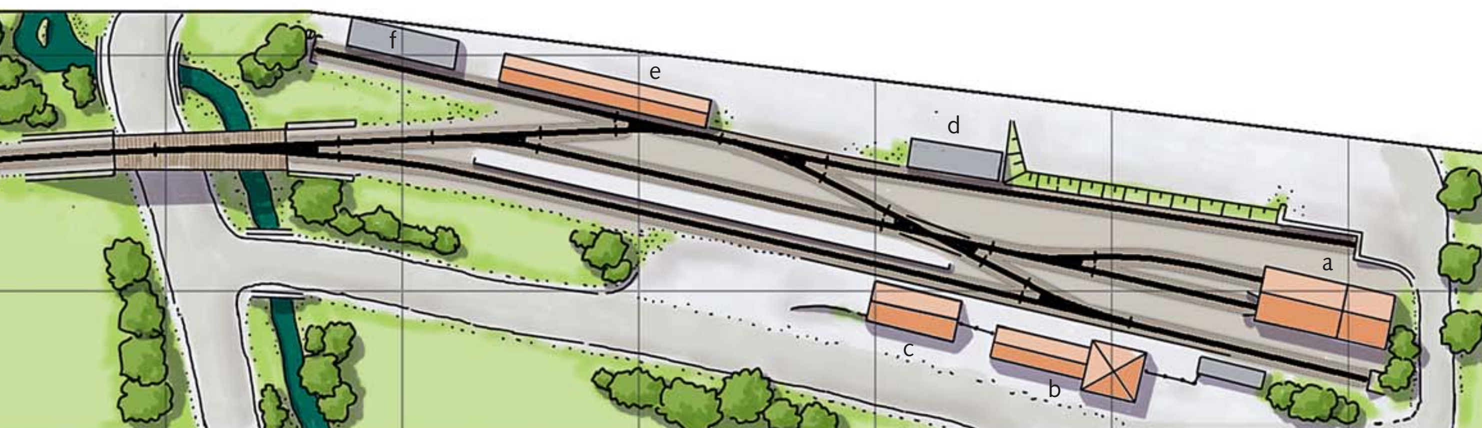


FOTO: SLG. MAURUSZAT

Im Anlagenvorschlag bedeuten für Röthenbach:
1: Lagerhaus; 2: Werkstatt; 3: Bahnmeisterei; 4: Bekohlung; 5: Kohlenlager; 6: Dienstwohnungen; 7: Gleiswaage; 8: Stellwerk II; 9: Bahn-Schreinerei; 10: Magazin/Werkstatt; 11: Draisinenschuppen; 12: Güterhalle; 13: Empfangsgebäude/Post; 14: Bahnhofshotel; 15: Nebengebäude; 16: Beamtenwohnhäuser; 17: Privat-Wohnhaus; 18: Kleinlokschuppen; 19: Bahnwärterhaus; 20: Stellwerk I.
Für Scheidegg:
a: Lokschuppen; b: Empfangsgebäude; c: Güterhalle; d und e: Kohlenlager; f: Lagerhaus.



RASTERWEITE FÜR H0: 50 ZENTIMETER

Im Bereich der südlichen Ausfahrt wurden die Vorbildverhältnisse mit künstlerischer Freiheit verändert. Auf der Modellbahn hat die Überführung der Richtung Scheidegg führenden Nebenbahn über die Haupt- und die zweite Nebenstrecke ihren Reiz.

übertragen. Als Basis diente das Tillig-Elite-Gleissystem für H0. Es überzeugt durch vorbildähnliche Gleisgeometrien bei den Weichen und ein angenehm niedriges Schienenprofil. Geplant wurde mit der bewährten Software Wintrack, in der neben anderen gebräuchlichen Gleissystemen auch alle Tillig-Gleiselemente abgerufen werden können. Anschließend wurden die Gleisachsen für unseren Lageplan in ein Zeichenprogramm exportiert. Den Original-Gleisplan aus Wintrack können Sie mit Hilfe des unten stehenden QR-Codes herunterladen. Die beiden Schaubilder entstanden auf der Basis von in Wintrack erzeugten Schrägansichten.

Charakteristisch für den Zustand der 60er-Jahre waren die Weichenverbindungen mit fünf DKW sowie einer EKW in der südlichen Bahnhofseinfahrt. Im nördlichen Bahnhofskopf waren über die DKW Zugfahrten aus dem Gleis 4 direkt in das Streckengleis in Richtung Scheidegg möglich. Dieser Bahnhofsteil (im Anlagenplan rechts) mit der abgehenden Hauptstrecke in Richtung Lindau wurde weitgehend vorbildentsprechend ins Modell übertragen. Das betrifft auch die s-förmige Krümmung der Gleise und die Höhenlage mit der leicht ansteigenden Nebenbahn parallel zu den abfallenden Hauptgleisen. Im ersten Teil unseres Beitrags ist diese Situation auf Seite 77 im Bild dargestellt.

Dort spielte sich beim Vorbild der örtliche Güterbetrieb ab, in unserem Anlagenvorschlag ist das nicht anders. Über das nördliche Ausziehgleis, das parallel zur Strecke nach Lindenberg verlief, sind vier beidseitig angeschlossene Gütergleise erreichbar, dazu kommen fünf Stumpfgleise. Für die Behandlung der Lokalbahnloks ist eine kleine Bekohlungsanlage und auf Höhe der Güterhalle ein Wasserkran vorhanden. Am Ende des Ausziehgleises befindet sich der Anschluss der Baywa-Lagerhalle.

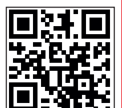
Auch der südliche Bahnhofsteil entspricht in unserem Gleisplan prinzipiell dem Vorbild, allerdings verlaufen alle Gleise, die beim Vorbild geradlinig verlegt wurden, im Bogen. Trotzdem konnten die drei Stumpfgleise der Strecke von Weiler, von denen zwei in eine Drehscheibe münden, das Gleis für den Kleinlokschuppen und



FOTO: SLG. DÖTTERL

1965 mussten sich die letzten S 3/6 den Vorspann durch die neuen Kemptener V 200.1 gefallen lassen. Der Eilzug fährt am Röthenbacher Einfahrsignal vorbei in Richtung Kempten.

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code für den Wintrack-Gleisplan. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



das südliche Ausziehgleis am Stellwerk I verwirklicht werden. Auch dort lassen sich damit alle Betriebsabläufe des Vorbilds nachspielen.

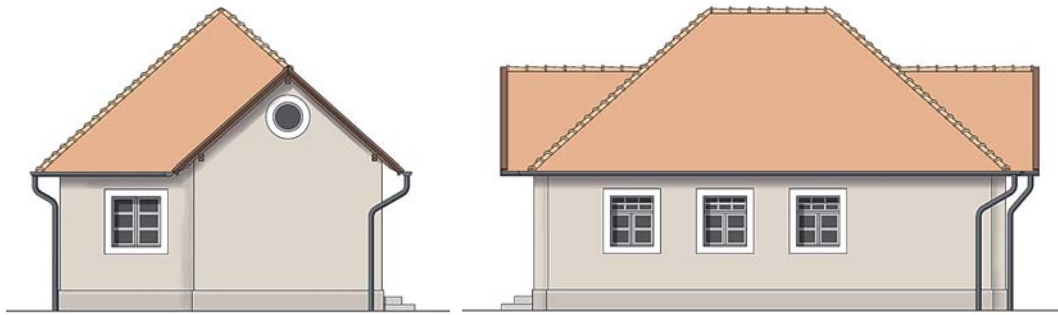
Und so sah 1962 der Betrieb in Röthenbach aus: Das Gleis 1 am Hausbahnsteig diente den Lokalbahnzügen nach Scheidegg. Auf der damaligen Kursbuchstrecke 406f verkehrten täglich noch vier Zugpaare, dazu kam ein werktäglicher Abendzug. Auf den Gleisen 2 und 3 mit einseitigen Schüttbahnsteigen hielten fast alle Züge der Hauptbahn. Nur zwei hochwertige Schnellzüge fuhren durch: Das waren der D 92 „Bavaria“ München – Zürich – Genf und (in Gegenrichtung) der D 97 „Rhone-Isar“. In der jeweils anderen Fahrtrichtung hielten diese Züge als D 93 beziehungsweise D 96 auch in der kleinen Landstation. Letzteres galt auch für das drit-

Auch die internationalen Schnellzüge hielten

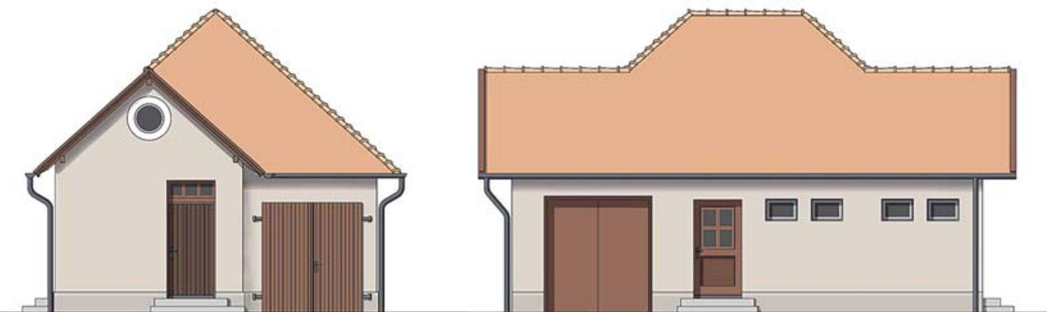
te internationale Zugpaar, den D 94/95 Nürnberg – Zürich mit Kurswagengruppe München – Mailand. Signalmäßig waren diese beiden Gleise jeweils nur in einer Richtung abgesichert, die Züge hielten also jeweils fahrtrichtungsabhängig auf den beiden Gleisen. Das Gleis 4 diente als Überholgleis für beide Richtungen, dort wurden manchmal auch Personenzüge auf die Seite genommen. Deren Anzahl hielt sich im Vergleich zum heutigen Fahrplan im Rahmen, auch die Eilzüge verkehrten in sehr überschaubarer Zahl.

Das vollständige Fahrprogramm lässt unser Gleisplan zu. Die annähernd vorbildgetreue Nachbildung der Gleisanlagen erfordert allerdings eine nicht unerhebliche Größe. Über sechs Meter Länge für H0 passen nicht in jeden Hobbyraum. Alternativ könnte man die Baugröße N mit Gleismaterial von Peco in Erwägung ziehen. Verkürzen ließen sich eventuell die Durchgangsgleise, allerdings wirkt dann ein maßstäblicher Nachbau des langen Empfangsgebäudes etwas unpassend. Auch das Weglassen eines oder mehrerer Gütergleise könnte noch etwas Länge einsparen.

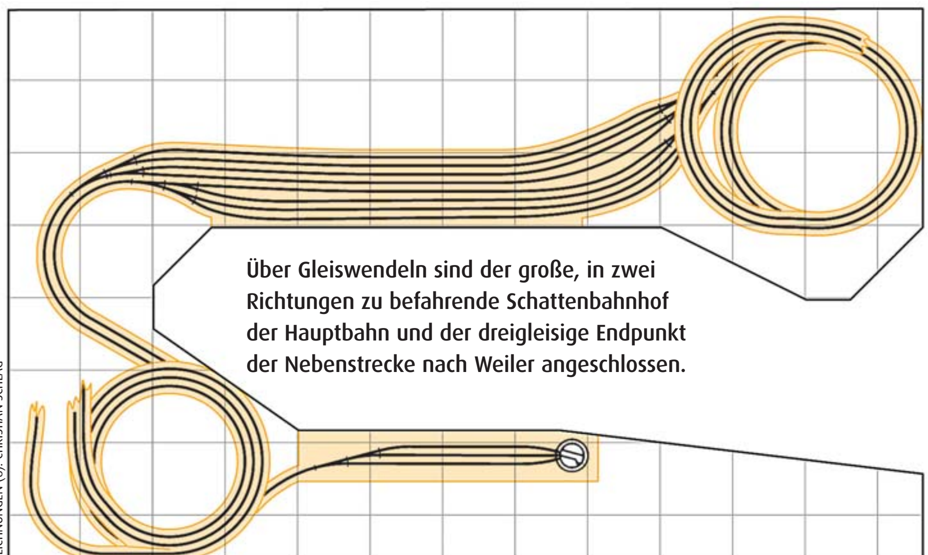
Fragen warfen die beiden Nebenbahnen bei unserer Anlagenplanung auf. Wohin damit? Die kurze Linie nach Weiler ist auch im Modell sehr kurz, zumindest was den sichtbaren Anteil angeht. Sie verschwindet, wie auch im Vorbild, gleich



Zwischen Empfangsgebäude und Drehscheibe am Ende der Gleise nach Weiler lag einst das heute noch erhaltene Nebengebäude. Es diente früher als Badegebäude für Bedienstete und den öffentlichen Toiletten. Die Zeichnungen im Maßstab 1:160 zeigen den heutigen Zustand.

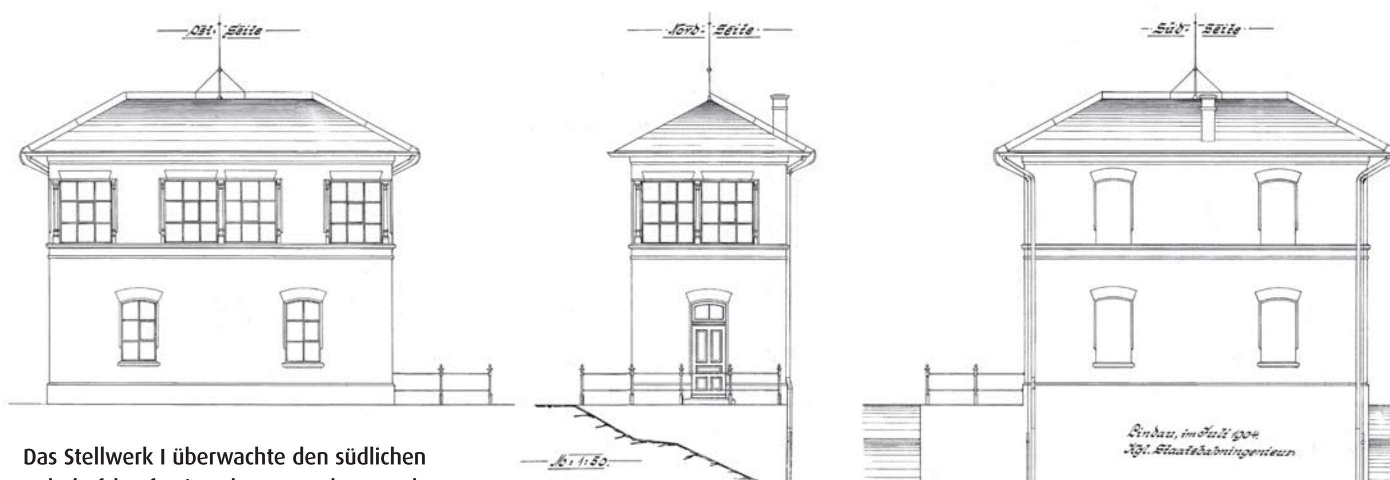


abfallend hinter dem Damm der Hauptbahn. Als Endbahnhof dient ein dreigleisiger Schattenbahnhof mit Drehscheibe als Gleisabschluss. Die bedeutendere Strecke nach Scheidegg prägt hingegen den Anlagenentwurf entscheidend mit. Gar nicht dem Vorbild entsprechend, verläuft sie nach dem großen Bogen entlang der Lindauer Gleise am Anlagenhintergrund wieder durch das Dorf Röthenbach, teilweise verdeckt durch Gebäude oder Gehölz, ansonsten schöne Motive erzeugend. Der erste Bahnübergang zeigt die kleine Landstraße, die auch im Vorbild die beiden Strecken verbindet, allerdings mit etwas größerem Abstand. Im Modell tarnt die gleich anschließende Straßenüberführung das Verschwinden der Hauptstrecke im Untergrund. Noch deutlicher vom Vorbild abweichend ist die Streckenführung der Scheidegger Gleise, wenn sie über den südlichen Bahnhofskopf überführt wird. Sehr reizvoll dürfte die Abfolge der Kunstbauten wirken: ein Bogenviadukt über die Straße in der Anlagenecke, ein Hangviadukt und anschließend die bei-



Über Gleiswendeln sind der große, in zwei Richtungen zu befahrende Schattenbahnhof der Hauptbahn und der dreigleisige Endpunkt der Nebenstrecke nach Weiler angeschlossen.

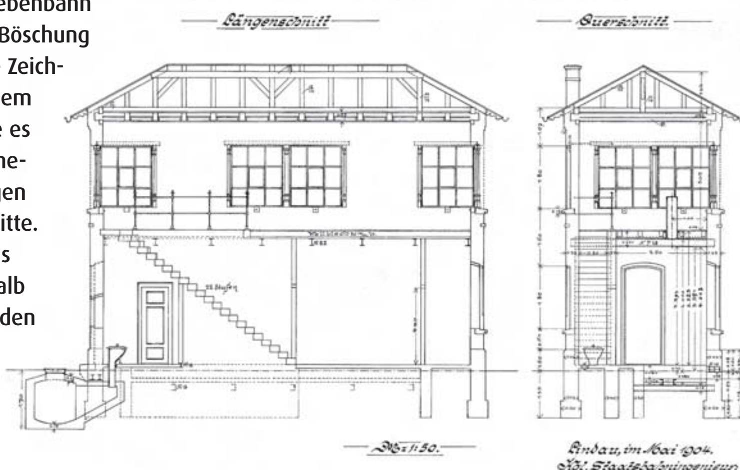
ZEICHNUNGEN (8): CHRISTIAN SCHLAG



Das Stellwerk I überwachte den südlichen Bahnhofskopf, Mitte der 70er-Jahre wurde es abgerissen. Die Böschung zwischen Haupt- und Nebenbahn fiel in der Realität steiler aus als in den Zeichnungen des königlichen Staatsbahningenieurs aus dem Jahr 1904.

den Brücken über die Neben- und Hauptbahn. Hier sieht unser Anlagenvorschlag nach klassischer, räumlich verdichteter Modellbahn aus. Anschließend lichtet sich jedoch der Raum wieder wohltuend, die Lokalbahnzüge durchqueren nun die weite Landschaft, um schließlich im Endbahnhof Scheidegg einzutreffen. Der Gleisplan dieses Kopfbahnhofs entspricht ebenfalls dem Zustand der 60er-Jahre. Auch die Bahnhofseinfahrt auf einer Brücke, die Straße und Bach überspannt, war damals so in Scheidegg vorzufinden. ☐

Andreas Bauer-Portner



Das Gebäude wurde dann anders ausgeführt: schmaler, mit Satteldach und Erker zur Nebenbahn hin. Bis auf die Böschung entsprechen die Zeichnungen daher dem Stellwerk II. Wie es im Stellwerksinneren aussah, zeigen die beiden Schnitte. Man beachte das Geländer oberhalb der Treppe und den Abort mit gesondertem Zugang.

ZEICHNUNGEN (2): SLG. MANFRED DÖTTERL

FOTO: GOTTFRIED THURNWALD

Auch wenn das Fahrwerk der 18 621 verdeckt ist: Das Bild mit altem Prellbock, einem Klima-Schneepflug und dem Stellwerk I in der steilen Böschung bietet wunderbare Anregungen.

wir sind uns grün BDEF SMV gemeinsam für unser hobby

Regionaltreffen 2015 des BDEF

Der Herbst naht und damit auch die Zeit der Regionaltreffen der Vereine und Einzelmitglieder des Bundesverbands Deutscher Eisenbahn-Freunde (BDEF) in ihrer jeweiligen Region. Die Treffen finden in diesem Jahr im Oktober und November statt.

Der Vorstand des Verbandes freut sich, allen Interessierten auch 2015 wiederum ein interessantes Programm anbieten zu können, das hoffentlich in hoher Anzahl genutzt werden wird. An den jeweiligen Treffen werden Angehörige des BDEF-Vorstandes aus der Region als Ansprechpartner teilnehmen. Über eine rege Beteiligung freuen sich nicht nur der Vorstand des BDEF, sondern besonders die ausrichtenden Vereine, denn in der Vorbereitung steckt doch einige Arbeit, die nicht umsonst oder fast umsonst gewesen sein soll.

Liebe Modellbahnerinnen und Modellbahner, liebe Freunde des Vorbilds, bitte nehmt an den Regionaltreffen teil, das heimische Sofa wartet auch noch am nächsten Tag! Wir laden ausdrücklich auch Nichtmitglieder ein, bei den Regionaltreffen Gleichgesinnte zu treffen, sich mit ihnen auszutauschen sowie in den Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde hineinzuschnuppern.



FOTOS: BDEF

Die Anfahrt zu den Regionaltreffen erfolgt oftmals per Straßenbahn.

Für die Planung überregionaler Teilnahmen von Mitgliedern geben wir hier zusätzlich zu den im BDEF-Report 3-2015 beigefügten ausführlichen Einladungen und Anmeldeunterlagen (siehe auch www.bdef.de/Regionaltagungen) eine Übersicht in Kurzfassung mit den wichtigsten Daten.

Die Regionaltreffen im Einzelnen:



Erinnerung an die Regionaltreffen des vergangenen Jahres: Der Erfahrungsaustausch spielt eine große Rolle.

Regionaltreffen Mitte: 10. Oktober 2015 bei den Eisenbahnfreunden Hainburg in 63512 Hainburg-Klein-Krotzenburg, Kanalstraße 45, Kreuzbergschule. Treffen um 10 Uhr am Vereinsheim, ab 10.30 Uhr Besichtigung der Vereinsanlage, der um 12 Uhr das Mittagessen in Seligenstadt, zum Beispiel im Restaurant „Löwen" folgt. Um 13.30 Uhr beginnt das Regionaltreffen mit Diskussionen und Aussprache in der Schulaula, ab etwa 15.30 Uhr Fahrt nach Hanau, Besichtigung der Betriebsanlagen der Bahn und des Museums-Bahnbetriebswerks. Das Ende der Veranstaltung ist für ca. 17 Uhr geplant.

Regionaltreffen Ost: 17. Oktober 2015 bei der IG Spur I Berlin in 10345 Berlin-Lichtenberg, Siegfriedstraße 66-70. Die Vereinsräume befinden sich auf dem Gelände der Firma Dangelmayr, zu erreichen per S-Bahn bis Berlin-Lichterfelde, weiter per Straßenbahn M8 oder den Linien 18 und 21 sowie mit dem Bus 256 bis Haltestelle Herzbergstraße/Ecke Siegfriedstraße. Um 10.30 Uhr Begrüßung der Teilnehmer und Beginn des Treffens in den Vereinsräumen, gegen 12.30 Uhr gemeinsames Mittagessen in den Vereinsräumen gegen Bezahlung. Um 14 Uhr folgen die Besichtigung der Vereinsanlage mit Fahrbetrieb und ein Gedankenaustausch.

Regionaltreffen Süd: 17. Oktober 2015 bei den Modellbaufreunden MVG, U-Bahn, in 80939 München. Gestartet wird um 11.15 Uhr, allerdings nicht im Vereinsheim, sondern am Max-Weber-Platz, wenige Stationen vom Hauptbahnhof entfernt, mit einer kurzen Rundfahrt in einer historischen Straßenbahn. Ziel ist das MVG-Museum, wo sich nach einer Führung die Diskussionsrunde der Teilnehmer anschließt. Danach geht die Stadtrundfahrt über einige Außenstrecken weiter und endet gegen 17 Uhr an der Donnersberger Brücke. Wenige Schritte entfernt ist gegen 17.15 Uhr ein Abendessen in einer griechischen Taverne geplant. Wer früher gehen muss, kann mit dem Straßenbahn-Sonderzug direkt zum Hauptbahnhof weiterfahren.

Regionaltreffen Nord: 24. Oktober 2015 beim MEV Lehrte in 31275 Lehrte. Treffen um 10 Uhr im Vereinsheim Stellwerk Lpf, zu erreichen über die Straße Richtersdorf am Bahnübergang Grünstraße/Poststraße (B 443), Besichtigung der Modellbahnanlage und des Museumsstellwerks Lpf, ab 12.30 Uhr Mittagessen auf Vorbestellung im Schützen- und Sportheim Aligse, Im Stegefeld 14. Für den Transfer ist gesorgt. Um 14 Uhr beginnt im Schützen- und Sportheim Aligse die Aus-

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit, sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

sprache und Diskussion; anschließend erfolgt der Rücktransfer zum Vereinsheim, in welchem Kaffee und ein Kuchenbüffet warten.

Regionaltreffen West: 24. Oktober 2015, ausgerichtet durch die Modellbahn IG Vallendar im Museum der Deutschen Bahn in 56070 Koblenz-Lützel, Schönbornslusterstraße 14. Treffen ab 10.15 Uhr, das mit einem gemeinsamen Frühstück beginnt und um 10.50 Uhr mit einem Rundgang im Museum fortgesetzt wird. Ab 12 Uhr kann auf Spendenbasis ein Mittagessen eingenommen werden, dem um 13.15 Uhr das offizielle Regionaltreffen mit Aussprache und Diskussion folgt.

Regionaltreffen Südwest: 14. November 2015 bei MEK Karlsruhe in 76133 Karlsruhe, Kaiserstraße 161 (Eingang Ritterstraße!). Treffen um 10 Uhr, anschließend Straßenbahnrundfahrt durch Karlsruhe. Mittagessen um 12 Uhr in den Vereinsräumen, danach Regionaltreffen.

Internationaler Jugendtreff in Halle

Abwechslungsreiches Programm für die Herbstferien: Die überaus beliebten Internationalen Jugendtreffs, welche die SMV und französische Modellbahnfreunde gemeinsam mit dem Deutsch-Französischen Jugendwerk seit Jahren anbieten, finden auch im Jahr 2015 eine Fortsetzung. Nach dem letztjährigen Ausflug an die spanische Grenze, lädt die SMV diesmal nach Mitteldeutschland ein.

Vom 20. bis 26. Oktober 2015 findet im Eisenbahnknoten Halle (Saale) ein Jugendtreff statt, an dem diesmal nicht nur eisenbahn- und modellbahnbegeisterte Jugendliche aus Deutschland und Frankreich teilnehmen. Wegen der günstigen Lage hat die SMV auch den Nachwuchs aus Tschechien eingeladen. Alle Teilnehmer erwartet ein abwechslungsreiches Programm. Höhepunkte werden sicherlich ein Ausflug in den Harz, selbstredend mit einer Schmalspurbahnfahrt auf den Brocken, und die Modellbahnausstellung im Eisenbahnmuseum Halle sein. Aber auch Ausflüge zum Bahnhofsfest anlässlich des 100-jährigen Bestehens des Leipziger Hauptbahnhofs und zum Flughafen Leipzig gehören dazu. Für den Jugendtreff, zu dem 25 Teilnehmer erwartet werden, sind noch wenige Plätze verfügbar. Die SMV lädt alle modellbahn- und eisenbahnbegeisterten Kinder und Jugendliche im Alter von 12 bis 30 Jahren, egal ob privat oder in einem Verein organisiert, dazu ein, in den Herbstferien nach Halle zu kommen und Gleichgesinnte aus ganz Europa zu treffen. Details zum Treffen und den Möglichkeiten zur Anmeldung gibt es im Internet unter www.svm-aktuell.de/jugend.

Eine Fortsetzung der Jugendtreffen ist übrigens für Juli 2016 im tschechischen Kostelec nad Orlicí geplant.

VORBILD

Fr 11.09. bis So 13.09.
- Fest der DB-Kurhessenbahn und Inbetriebnahme der reaktivierten Strecke Korbach – Frankenberg, Telefon (0561) 786-0, www.kurhessenbahn.de.

Sa 12.09.
- Sonderzug ab Leipzig zum Weinfest nach Freyburg, Tel. (0173) 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.

Sa 12.09. und So 13.09.
- Herbstfest und Modellbahntage der großen Spuren im Eisenbahnmuseum in 17291 Gramzow mit Museumsfahrten nach Damme, 10 bis 17 Uhr, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.
- Zwei-Stunden-Takt mit Dampfzügen auf der Preßnitztalbahn ab 10 Uhr, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- 5. Dampflokfest in Königszelt (Jaworzyna Slaska) im Industrie- und Eisenbahnmuseum (Nähe Bahnhof), Tel. (0048) 746374330, www.muzeumtechniki.pl.
- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

So 13.09.
- Sonderfahrt mit LVT ab Chemnitz in die Sächsische Schweiz nach Wehlen, Tel. 0160 97472831, www.museumsferkel.de.
- Tag des offenen Denkmals im Feldbahnmuseum Wiesloch, Tel. 0179 8327503, www.feldbahnmuseum-wiesloch.de.
- Bundesweites Programm zum Tag des offenen Denkmals unter dem Motto „Farbe". Ausführliches Programm unter www.tag-des-offenen-denkmals.de.
- Tag des offenen Denkmals bei der Härtsfeldbahn, Pendelverkehr zum Bahnhof Dischingen mit historischen Bussen und Zugverkehr nach Sägmühle, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
- Tag des offenen Denkmals, Führungen durch das Museumsgelände und Filmvorführungen im Schmalspurmuseum Löthain, Tel. (035247) 51053 www.schmalspurbahnmuseum.jimdo.com.
- Kostenlose Führungen auf dem Eisenbahn-Erlebnis-Pfad Geislinger Steige, Tel. (07331) 9463204, www.erlebnispfad-geislinger-steige.de.
- 40 Jahre Bayerischer Localbahnverein in Tegernsee mit Fahrzeugausstellung, Dampfzugfahrten nach Schaftlach, Tel. (089) 4481288, www.localbahnverein.de.

Fr 18.09.
- Diavortrag von Dieter Kratsch „Mit Inlandsbahnen nach Mamlberge" im Vortragsraum des Vereins „Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main im ehemaligen Betriebshof Eckenheim, Schwabstraße 18, Tel. (06171) 76613.

Sa 19.09.
- Mansfelder Bergwerksbahn fährt, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 19.09. bis Sa 26.09.
- Bahn und Kultur in und um Rom, DGEG-Studienreise mit Bahnanreise, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

Sa 19.09. bis So 20.09.
- 2. Südbahntage in A-9900 Lienz, Bahnhofplatz 10, Heizhaus, Dampflok-Sonderzüge und Modelleisenbahnbörse, Tel. (0043) 6647347553, www.ebfl.at.
- 25 Jahre Technoseum in Mannheim, „MannheimDampf", Tel. (0621) 4298839, www.technoseum.de.

Sa 20.09.
- Züge zwischen Eggmühl und Langguaid zum Zwetschgenmarkt, Tel. (09452) 949707, www.laabertalbahn.de.


FOTO: LEL

Auf der Extertalbahn werden die Züge zur Zeit von der Diesellok V 2.004 gezogen. Fahrtag ist am 27. September 2015, Infos erhält man unter Telefon (01805) 012885 www.landeseisenbahn-lippe.de.

- Öffnungstag Straßenbahnmuseum Leipzig-Möckern, Georg-Schumann-Straße 244, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
- Dampfzugfahrten Bornum – Derneburg, Tel. (039245) 2042, www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de.
- Sonderfahrt mit Schienenbus zum 12. Berliner Eisenbahnfest ab Basdorf, Tel. (033397) 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de.

Fr 25.09. bis So 27.09.
- WCd-Schmalspurfestival in 08304 Schönheide, am Freitag Fotofan-Tag mit Güterzug, Tel. (037755) 698981, www.fhwe.de.

Sa 26.09.
- Dampfzug mit 93 1332 zum St.Veiter Wiesenmarkt ab Faak, Tel. (0043) 6645301933, www.nostalgiebahn.at.
- Fotogüterzug mit 99 3462 bei der Waldeisenbahn Muskau, Tel. (03576) 207472, www.waldeisenbahn.de.
- Dampfzüge zwischen Zwettl und Schwarzenau, Museums-Lokalbahnverein Zwettl, Bahnhofstraße 31, A-3910 Zwettl, museum@lokalbahnverein.at, www.lokalbahnverein.at.

Sa 26.09. und So 27.09.
- Bahnaktionstage Lutherstadt-Wittenberg, Förderverein Berlin - Anhaltische Eisenbahn e.V., Tel. 0172 9476750, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.
- Dampfzüge Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., Tel. (04252) 9300-21, www.museumseisenbahn.de.

So 27.09.
- Eisenbahnmuseum in Kötzschau geöffnet, Eisenbahnfreunde Kötzschau e.V., Am Bahnhof 27, 06237 Leuna, Tel. 0160 6134529, www.eisenbahnfreunde-koetzschau.de.
- Teuto-Express pendelt zwischen Gütersloh-Nord u. Bad Laer, Eisenbahn-Tradition e.V., Tel. 0173 6205444, www.eisenbahn-tradition.de.
- Sonderfahrten der Trossinger Eisenbahn zum Kilbemarkt, Freundeskreis Trossinger Eisenbahn, Tel. (07425) 9402-36, www.trossinger-eisenbahn.de.
- Fototag im Erlebnisbahnhof Westerwald, Westerwälder Eisenbahnfreunde 44 508 e.V., Tel. (02661) 699, www.erlebnisbahnhof-westerwald.de.

Do 01.10. bis Sa 03.10.
- Schnellzugdampf auf der Schiefen Ebene, Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra, Tel (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

Do 01.10. bis So 04.10.
- Mit 52 8195 ab Nürnberg in die alte Heimat Glauchau, Fränkische Museums Eisenbahn e.V., Tel. (0911) 5109638, www.fml-ev.de.

Sa 03.10.
- Herbstfest bei der Historischen Eisenbahn Mannheim, Tel. (0621) 4825374 (Sa 10 bis 17 Uhr), www.historische-eisenbahn-ma.de
- Sonderfahrt Weimar – Berlin mit E- und Dieselloks, Thüringer Eisenbahnverein e.V., Tel 0177 240 6266, www.thueringer-eisenbahnverein.de
- Sonderzug ab Nordhausen zum Oldtimertreffen Benneckenstein, Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e.V., Tel. (03943) 22361, www.ig-hsb.de.
- Türen auf für die Maus, Kindertag bei der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen, Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., Tel. (04252) 9300-21, www.museumseisenbahn.de.

Sa 03.10. und So 04.10.
- Dampfzüge auf dem Pollo, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
- Dampfzugfahrten, Ziegeleipark Mildenberg, Ziegelei 10, 16792 Zehdenick, Tel. (03307) 310410, www.ziegeleipark.de.

So 04.10.
- Sonderzug mit 52 1360 ab Vienenburg nach Ottbergen, Verein zur Förderung des Eisenbahnmuseums in Vienenburg VEV e.V., Tel. (05321) 63710, www.eisenbahnmuseum-vienenburg.de.
- Dampfzug zum Erntedankfest beim Oberhavel-Bauernmarkt ab Berlin, Berliner Eisenbahnfreunde e.V., Heidekrautbahn-Museum Basdorf, Bahnbetriebswerk Basdorf, An der Wildbahn 2a, 16348 Wandlitz OT Basdorf, Tel. (033397) 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de.
- Sonderzug von Nordhausen zum Lokbahnhof Hasselfelde, Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen, Tel. (03943) 22361, www.ig-hsb.de.
- Kartoffelfest in Nellingen, Dampfzugfahrten auf dem Alb-Bähnle, Oldtimerbuspendel, Tel (07331) 7979, www.uef-dampf.de.

Fr 09.10. und Sa 10.10.
- Fotogüterzüge bei der Zittauer Schmalspurbahn, Tel. (03583) 540540, www.soeg-zittau.de.

Sa 10.10.
- Sonderzug ab Berlin zum Zwiebelmarkt und Eisenbahnfest nach Weimar, Tel. (030) 514888888, www.odeg.de.
- Mit VT 98 ab Gießen zum Haus der Geschichte in Bonn, Oberhessische Eisenbahnfreunde, Tel. (06406) 923375, www.oef-online.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen (Auswahl):

13.09.	**12.00 Uhr im SWR: Kurvenreiche Moselbahn**
14.09.	14.15 Uhr im SWR: Fabrik der Träume - 140 Jahre Märklin
16.09.	14.15 Uhr im SWR: Die Windbergbahn
17.09.	14.15 Uhr im SWR: Mit Volldampf zum 2.Hallentreff nach Sinsheim
20.09.	**12.00 Uhr im SWR: Die Altmühlbahn**
21.09.	12.30 Uhr im SWR: Eiswelt 3.Klasse
23.09.	14.15 Uhr im SWR: Schätze aus Amateurarchiven
24.09.	14.15 Uhr im SWR: Dampfloks in voller Fahrt
27.09.	12.00 Uhr im SWR: Anekdoten-Archiv
28.09.	14.15 Uhr im SWR: Die frühen 60iger
30.09.	14.15 Uhr im SWR: Waldbahn in den Karpaten
01.10.	14.15 Uhr im SWR: 25 Jahre Eisenbahnfreunde Zollernbahn
04.10.	12.00 Uhr im SWR: Drei schwäbische Loks
05.10.	14.15 Uhr im SWR: Baumblüte an der Odenwaldbahn
06.10.	14.15 Uhr im SWR: Dampf in China
07.10.	14.15 Uhr im SWR: Schätze aus Amateurarchiven
08.10.	14.15 Uhr im SWR: Pelion-Bahn
11.10.	**12.00 Uhr im SWR: Boliviens Andenbahn**

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

Sa 10.10. und So 11.10.

- Eisenbahnfest im Bahnbetriebswerk Weimar, Thüringer Eisenbahnverein e.V. , Tel 0177 240 6266, www.thueringer-eisenbahnverein.de.

So 11.10.

- Dampfzüge im Mindner Land, Museums-Eisenbahn Minden e.V., PF 9031, 32402 Minden, www.museumseisenbahn-minden.de.
- Museum zur Eisenbahn Leipzig – Großkorbetha in Kötzschau geöffnet, Eisenbahnfreunde Kötzschau e.V., Tel. 0160 6134529, www.eisenbahn-freunde-koetzschau.de.
- Mit Bus und Bahn ins Oberbergische Land, DGEG Bahnreisen GmbH, Tel. (028 41) 537216, www.dgeg.de.
- Schienenbusfahrt zum Hirschfest in Groß Schönebeck ab Berlin, Berliner Eisenbahnfreunde, Tel. (033397) 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de.
- Dampf-Saisonabschluss auf der Lokalbahn Amstetten-Gerstetten, Tel. (07334) 4481, www.uef-lokalbahn.de.

Do 15.10. bis So 18.10.

- Mit dem VT 172 für vier Tage auf die Insel Rügen, Traditionsgemeinschaft Ferkeltaxi e.V., Tel. 0160 97472831, www.museumsferkel.de.

Fr 16.10.

- Stahlwerks-Express mit V 36 ab Lengerich, Eisenbahn-Tradition e.V., Tel. 0173 6205444, www.eisenbahn-tradition.de.

MODELLBAHN

Jeden So bis 31.12.

- Ausstellung mit 800 Modellen der Bahnpost, Regionalmuseum in 64385 Reichelsheim (Odenwald), Rathausplatz 7, 15 bis 17 Uhr, Tel.(06164) 50826, www.museum-reichelsheim.de.

Sa 12.09.

- Sammlertreffen des Vereins Freundeskreis Stadtilmer Spielzeugbahnen e.V., Vereinsraum Andersen-Nexö-Straße, Tel. (03629) 3197, www.stadtilmer-bahnen.de.

Sa 12.09. und So 13.09.

- Ausstellung in A-3485 Grunddorf, Gemeinde Grafenegg, hinter Fa. Pichler-Wagensonner, 10 bis 18 Uhr, Tel. (0043) 0676 3172401, http://igm-wachau.at.

Fr 18.09. bis So 20.09.

- Internationale Modellbahnausstellung in Göppingen, Autogrammstunde mit Hagen von Ortloff, Tel. (07161) 608-0, www.märklin.de.

So 20.09.

- Tauschbörse in F-67500 Hagenau, Centre Socioculturel du Langensandm, 2 rue de l´Eglise Saint Joseph, Tel. (0033) 388734904, www.csc-langensand.com.

Sa 26.09.

- Tauschbörse in 99510 Apolda, Stadthalle im Stadtzentrum, 9 bis 15 Uhr, Tel. 0162 6605660, www.apoldaer-eisenbahnfreunde.de.

Sa 26.09. und So 27.09.

- Ausstellung in 92226 Rieden, Im Kloster, jew. 9 bis 18 Uhr, Tel. (09624) 903397, www.mecrieden.de.
- Ausstellung in 97638 Mellrichstadt, Bahnhofstraße 17, Oskar-Herbig-Halle, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (09776) 7043969 www.eisenbahnfreunde-mellrichstadt.de.

Sa 03.10. und So 04.10.

- Schmalspur-Expo bei der Härtsfeld-Museumsbahn in Neresheim, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de, www.arge-s.de.
- 10 Jahre Modellbundesbahn im historischen Güterbahnhof Bad Driburg, jew. 11 bis 18 Uhr, Tel. (05253) 934084, www.modellbundesbahn.de.
- Austellung in 09131 Chemnitz, Bahnlinie 130c, im Sächs.Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf, jew. 10 bis 17 Uhr, Tel. (0371) 92092848, www.sem-chemnitz.de.
- Tag der offenen Tür in HH-Bergedorf, 10 bis 17 Uhr, Alte Landstraße, Bahnhof Bergedorf Süd, Tel. 0160 7132333, www.mef-hhwalddoerfer.de.

So 04.10.

- Fahrtag der Ilm-Tolkewitzer Eisenbahngesellschaft in 01279 Dresden, Kipsdorfer Weg 1, 14-18 Uhr, Tel. (0351) 2521725.
- Saisonabschluss beim Annaberger MEV „Oberes Erzgebirge", 13 bis 18 Uhr, Louise-Otto-Peters-Straße 5, 09456 Annaberg-Buchholz, Tel. (0171) 7748754, www.gartenbahn-frohnau.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27, gültig ab 01.01.2015. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

ROCO ▶ E 94 001 DER DRG UND 057 DER DB FÜR H0


In der grauen Ursprungsversion des Jahres 1940 zeigt sich das Roco-Modell der E 94 001.

„75 Jahre Baureihe E 94“ feiert Roco mit einer auf 300 Stück limitierten Serie seines vor zwei Jahren komplett überarbeiteten Modells des deutschen Krokodils. Dabei wird die 1940 im Bw Innsbruck stationierte Maschine weitgehend im Ablieferungszustand mit weiß lackierten Radreifen wiedergegeben. Ebenso farblich abgesetzt sind die Sandkästen und die Kühlschlange. Nicht vergessen wurden auch die Anfahrscheinwerfer an den Schrägen auf der rechten Führerstandsseite. Das auf Werksaufnahmen noch zu sehende Hoheitszeichen verschwand im Betriebsdienst und fehlt dementsprechend auch dem Roco-Modell. In der Beschriftung der Epoche IV wurde ein neues Modell der Baureihe 57 ausgeliefert. Es weist ein fein brüniertes Gestänge, aber eine nicht mehr ganz zeitgemäße achtpolige Schnittstelle auf. Für einen günstigen Preis erhält man jedoch ausgezeichnete Fahreigenschaften.

E 94-Bestellnummer: 73354/Preis: 244 €
057-Bestellnummer: 52609/Preis: 159 €


FOTO: STEFAN GROSS

Das Modell der 057 599, Nachbildung eines der letzten Exemplare der preußischen G 10.

FLEISCHMANN ▶ WELTREKORD-TAURUS FÜR N

Schon neun Jahre ist es her, dass Siemens am 2. September 2006 mit dem Taurus 1216 050 den Geschwindigkeits-Weltrekord für Lokomotiven im Altmühltal aufstellte. Die Ziffern 5 und 7 wurden nach der zweiten Rekordfahrt aufgebracht. Das Fleischmann-N-Modell zeigt die vollständige Beschriftung einschließlich aller Logos. Die umgerechneten 357 km/h werden vom Modell allerdings weit verfehlt.

Bestellnummer: 731216/Preis: 194 €



BRAWA ▶ WEITERE SCHIEBEWAND-/SCHIEBEDACHWAGEN FÜR H0



Als Einzelwagen sind nun weitere hochdetaillierte Varianten des Schiebewand-/Schiebedachwagens von Brawa erhältlich. Die Epoche-V-Modelle des für 120 km/h zugelassenen Tbis 875 (li.) und des Tbis 869 unterscheiden sich nicht nur durch die Farbgebung, sondern auch durch Details der Bremsausrüstung. Als weitere Version ist ein Modell mit „Degussa“-Bedruckung zu haben.

Bestellnummern: 48969, 48970/Preis: je 42,50 €

RIVAROSSI ▶ DR-GROSSRAUMSCHÜTTGUTWAGEN FÜR H0

Von den im letzten Jahr formneu erschienenen DR-Selbstentladewagen sind neue Dreier-Sets erhältlich. Die abgebildeten Wagen in Epoche-IV-Ausführung sind laut Anschriften an den VEB Baunkohlekombinat (BKK) Geiseltal vermietet, durften aber „in öffentl. Züge eingestellt werden". Detaillierung und Bedruckung der Modelle sind sehr gut ausgefallen. Passende Kohlestaub-44 gab es unter anderen bei Roco, allerdings nicht als Lok 6 des BKK.
Bestellnummer: HR6308/Preis: 115,90 €

FOTO: RAINER ALBRECHT



MINITRIX ▶ GASKESSELWAGEN DER SNCF FÜR N



Nicht nur für SNCF-Fans sind die neuen Minitrix-Gaskesselwagen interessant. Im Dreier-Set der Epoche V sind zwei Wagen der Schweizer Ermewa-Gruppe (alleiniger Gesellschafter ist allerdings die SNCF) mit und ohne Schutzdach sowie ein Wagen der VTG-France enthalten. Bedruckung und Detaillierung sind ausgezeichnet, eine schöne Bereicherung für moderne Güterzüge.
Bestellnummer: 15302/Preis: 89,99 €

ARNOLD ▶ DR-BAUZUGWAGEN FÜR N, DOPPELSTOCKZUG FÜR TT

Als Dreier-Set sind neue Varianten der vierachsigen DR-Schüttgutwagen erschienen. Besonders die Bauzugwagen in grünem Lack sind ein Hingucker mit zahlreichen feinen Details. Für TT sind neue Versionen des zwei- und vierteiligen Doppelstockzuges im Handel, darunter die abgebildete Garnitur mit Steuerabteil. Die Ausführung der Modelle ist rundum gelungen.
Facs-Bestellnummer: HN6332/Preis: 104,90 €
Dosto-Bestellnummer: HN9505/Preis: 209,90 €



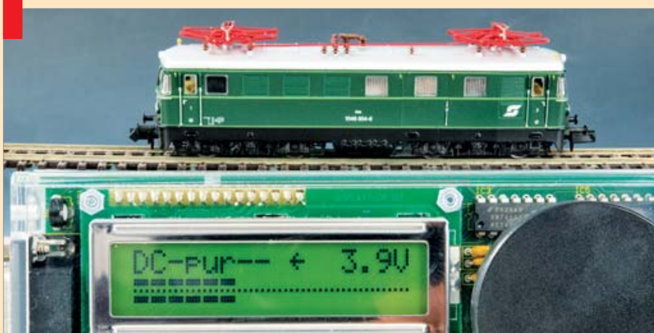
Mit sehr feinen Bühnengeländern und Aufstiegsleitern können die N-Modelle punkten.

FOTO: RAINER ALBRECHT



Samt Steuerabteil und in der Lackierung der Epoche IV ist der vierteilige DR-Doppelstockzug im Maßstab 1:120 nun zu haben.

MEINUNG DES MONATS ▶ ANFAHRPROBLEME



Der Testkandidat läuft grundsätzlich nicht schlecht, etwas zu schnell, aber man muss die Höchstgeschwindigkeit ja nicht ausfahren. Rangieren muss man aber schon. Das gelingt bei einer Anfahrspannung von fast vier Volt aber nicht zufriedenstellend, sondern ärgerlich ruckartig. Nur mit Spezial-Fahrregler oder Decoder verbessern sich die Anfahreigenschaften. Man hat den Eindruck, dass neue Modelle nur noch für den Digital-Fahrbetrieb konzipiert werden. Das ist schade und vergrault Kunden. Zunächst sollten Modelle analog überzeugen. *abp*

PANIER ▶ AUFFAHRWAGEN DER FO FÜR H0m

Als Ergänzung zu den Autotransporteinheiten der Furka-Oberalp-Bahn (FO) beziehungsweise der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) ist nun ein aufwendig gefertigtes Messing-Kleinserienmodell des Auffahrwagens erhältlich. Info: www.carocar.com

FO-Bausatz-Bestellnummer: 1150 22 / Preis: 490 €
FO-Fertigmodell-Bestellnummer: 1150 12 / Preis: 259 €


FOTO: WERK

PREISER ▶ EINZELSZENEN FÜR H0

Für die Gestaltung besonderer Motive, die man auf seiner Anlage oder auf einem Diorama nachbilden will, lohnt sich auch der Blick in das Sortiment der Einzelfiguren von Preiser. Oft ergeben sich damit nette Geschichten, die man dann seinen Besuchern schmunzelnd erzählen kann.

Bestellnummern v. l.: 29109, 28191, 28178, 28190 / Preis: jeweils 2,99 €


„Sie sollten mal zum Frisör, junger Mann." – „Sie auch."


„Schau mal, da glotzt so ein Typ!" – „Ach, mir doch egal."

MAKAMO ▶ HALTEPUNKT „EITZE HAFEN"



FOTO: WERK

Vom rührigen Magdeburger Kartonmodellbauer „MaKaMo" gibt es einen neuen Bausatz eines Haltepunktes auch für kleinste Anlagen. Er ist für die Baugrößen H0 bis Z auch online erhältlich. Das Gebäude ist in klassischer Kartonbauweise zu errichten. Infos: www.makamo-modellbogen.com

Bestellnummer: 1 33 160 MC / Preis: 12 € für Spur N (Bild)

RIETZE ▶ DRESDNER EINSATZWAGEN UND HUNDETOILETTEN FÜR H0



FOTO: RAINER ALBRECHT

Die Einzelheiten des Einsatzwagen-Aufbaus sind gedruckt.

Auch ganz einfaches Zubehör kann als netter Hingucker auf einer Anlage wirken: Die Hundetoiletten sieht man immer häufiger in Dörfern und Städten, für Epoche-VI-Anlagen passen sie vorzüglich. Kein Zellen- sondern nur ein harmloser Toilettenaufbau für gewaltfreie Demonstrationen ist auf dem MB-Atego der Bereitschaftspolizei Dresden montiert.

MB-Atego-Bestellnummer: 72500 / Preis: 16 €
Zwei Hundeklos-Bestellnummer: 70288 / Preis: 5,50 €



„Jetzt komm, mach dein Geschäft, ich muss zum Zug!"

US-CORNER



FOTOS (2): RAINER ALBRECHT



In der Genesis-Reihe von Athearn sind feine Lüfterrotoren eine Selbstverständlichkeit.

Rechtzeitig zum 200-jährigen Bestehen der Vereinigten Staaten von Amerika lackierten zahlreiche US-Bahngesellschaften Lokomotiven in einem speziellen „Bicentennial"-Outfit. Die Variationen waren sehr unterschiedlich. Einige Bahnen pinselten eine Lok lediglich in den Nationalfarben Blau, Weiß und Rot an, andere schmückten die Loks noch mit Sternen und einige wenige ließen sich etwas sehr Spezielles einfallen. Die Bicentennials waren während ihres Auftritts beliebte Fotomotive bei US-Eisenbahnfreunden und die Modelle sind bis heute begehrte Sammelobjekte. Bei Athearn in der Genesis-Reihe ist nun die 5701 der Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad, kurz Santa Fe, erschienen, eine von insgesamt fünf Bicentennial-Loks dieser legendären Bahngesellschaft. Es handelt sich um das H0-Modell einer SD 45-2 von EMD. Der Sonderanstrich der Santa Fe war nicht sensationell spektakulär, stand den Maschinen aber sehr gut. Das Modell gibt sein Vorbild perfekt wieder, denn es ist makellos lackiert und bedruckt. Auch die Fahreigenschaften des EMD-Kraftprotzes sind vorzüglich, ebenso wie die auf dem Decoder gespeicherten Sounds, weshalb das Modell viel zu schade für einen ausschließlichen Einsatz in der Vitrine wäre.

Bestellnummer: ATHG67224

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 30 JAHREN: Mit der T3 durch die Altmark

☐ Ein herrlicher PmG zierte die August-Ausgabe des MODELLEISEN-BAHNERS im Jahr 1985. Das Modell der 89 6109 befährt ein H0-Modul der Gemeinschaftsanlage „Kleinbahnen der Altmark" der AG 1/50 Berlin. Die Modelle des Zuges wurden im Heft ausführlich vorgestellt. Die sehenswerte Anlage war bereits in der Ausgabe 3/1983 Thema. Mit Gleisplänen und vielen Vorbildinformationen ist der damalige Artikel eine schöne Ergänzung zu unserem Anlagenportrait ab Seite 82. Noch mehr zu den Kleinbahnen der Altmark war im Heft 10/1972 zu lesen. Dipl. Ing. Wolfgang List stellte damals die Geschichte der vom Bahnhof Kalbe/Milde ausgehenden Strecken dar.


FOTO: J. STECKEL/ARCHIV MEB

„MODELL-HOBBY-SPIEL" LEIPZIG

Start in die Saison



FOTO: MESSE LEIPZIG

☐ Die erste große Modellbahn-Messe der Saison 2015/2016 öffnet vom 2. bis 4. Oktober in der Messe Leipzig ihre Türen. Rund 40 sehenswerte Anlagen, viele davon als Deutschlandpremiere, warten auf die Besucher. Mit dabei ist auch „Hasselt", die Riesen-Anlage von Ivo Schraepen, die wir im MEB 5/2015 vorgestellt haben. Einige Nummern kleiner sind die vielen Dioramen und Kleinanlagen des Fachtreffpunktes „Gleis 27". Ein Beispiel ist der nur 0,25 Quadratmeter große Bahnhof „Eitze Hafen" von Michael Kirsche. Vorträge und Workshops sind der Schwerpunkt des „Gleis 27". Modellbahn für Einsteiger gibt es am „Gleis 5". Fünf Zubehör-Hersteller bieten ihre Bausätze an, die mit Hilfe der Beratung durch erfahrene Modellbauer von Kindern und Jugendlichen auf Dioramen gestaltet werden können. Außerdem bietet das „Junior-College" des BDEF in Zusammenarbeit mit der SMV wieder attraktive Mitmach-Stationen für den Modellbahner-Nachwuchs. Im Original wird die sächsische IV K 145 die Besucher begeistern.

MODELLBAHN' 65 STUTTGART

Jubiläumsausstellung



FOTO: MODELLBAHN'65

☐ Auf sein 50-jähriges Bestehen kann der Verein „Modellbahn'65" in Stuttgart zurückblicken. Aus diesem Anlass findet am 10. und 11. Oktober 2015 eine große Jubiläumsveranstaltung in der Sängerhalle in Stuttgart-Untertürkheim (Lindenschulstraße 29) statt. An beiden Tagen werden jeweils von 10 bis 18 Uhr mehrere Ausstellungsanlagen in den Baugrößen N, H0, 0 und 0e gezeigt. Mit dabei sind die amerikanische Kohlenmine „Pocahontas" (Bild), die sehenswerte H0-Anlage des MEC Waiblingen und die N-Module des Veranstalters. Tombola, Flohmarkt, Kinderbetreuung, Gastronomie und Filmvorführungen ergänzen das Programm. Die große Clubanlage des Vereins (vorgestellt im MEB 6 und 7/1999) kann während folgender Vorführtermine beim Stuttgarter Hauptbahnhof, S-Bahn Ausgang Kronenpassage/Kaufhof, jeweils von 10 Uhr bis 18 Uhr besichtigt werden: 28./29. November 2015, 12./13. Dezember 2015 und 09./10. Januar 2016. Neue Mitglieder für den Weiterbau der Clubanlage sind immer willkommen. Info: www.modellbahn65.de.

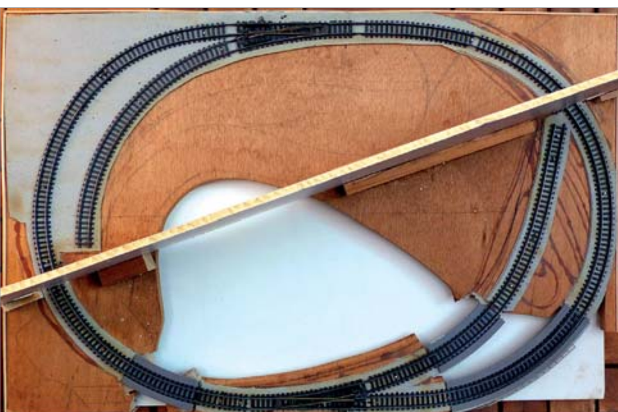
LESERECHO

Kein Platz ...



Erst die gemalte Hintergrundkulisse mit der Stadt Zavelstein als Motiv macht die Mini-Anlage „Alte Säge“ (Abmessungen 58 x 38 Zentimeter) vollwertig.

☐ ... ist keine Ausrede! Ein Oval mit zwei Weichen auf einer Sperrholzplatte diente Ralf Sigle in den 70er-Jahren als Strecke zum Warmfahren seiner N-Lokomotiven. Für die Modellbahnausstellung 2014 in Zavelstein suchte man noch eine kleine Demonstrationsanlage, um zu zeigen, was zum Beispiel aus einer Anfangspackung entstehen kann. Aus der Grundplatte wurde der Flusslauf ausgesägt und das Ganze auf einem dünnen Rahmen befestigt. Die Hintergrundkulisse, der Clou der kleinen Anlage, besteht aus Depafit und wurde zunächst blau gespritzt und dann mit Deckfarben bemalt. Als Wassernachbildung diente eine Seefolie von Faller, Säge und Holzlager stammen von Pola. Die Tunnelportale und Brückenpfeiler wurden in Hartschaum geritzt und mit Deckfarben koloriert. Arnold stellte einst die Brücken und Geländer her. Laubbäume entstanden aus Naturmaterial (Seemoos, Goldrute, Schafgarbe) und wurden mit handelsüblichem Material beflockt. Die einfachen Kunststoff-Nadelbäume wurden alle beschnitten und farblich verbessert. Für die Alterung dienten wiederum Deckfarben. Einige Preiserlein und zwei einfache Zuggarnituren, fertig war der kleine Hingucker, der auf der Ausstellung für begeisterte Kinderaugen sorgte. „Guck mal, so winzig!“ Diese Anlage passt auch in die kleinste Wohnung. Bauen Sie einfach mal los.



FOTOS: ROLF SIGLE

Zwei Arnold-Weichen mit Stopp-Funktion machen einen einfachen Zweizug-Betrieb möglich.

FLEISCHMANN

Kontrollierte Insolvenz

☐ Anfang August schockte die Modelleisenbahn GmbH, Holding für die bekannten Marken Roco und Fleischmann, die Szene mit einer Pressemitteilung, dass Fleischmann insolvent sei. Die Ursache sei allerdings eine „kaufmännische Notwendigkeit“, so Wolfram Haböck, Geschäftsführer der Modelleisenbahn München GmbH gegenüber dem MODELLEISENBAHNER. Grund für diesen vom Gesetzgeber vorgesehenen Weg seien zu hohe Altlasten in Form von Betriebsrenten für ausgeschiedene Mitarbeiter. Fleischmann habe heute nur mehr 33 Angestellte, die nicht in der Lage seien, die Bezüge für 630 Betriebsrentner zu erwirtschaften“, so Haböck. Diese Pensioen würden nun von einem Pensionssicherungsfonds übernommen. Wolfram Haböck rechnet damit, dass dieses Insolvenzverfahren in wenigen Monaten abgeschlossen werden könne. Für die Marke Fleischmann bedeute dies keine Konsequenzen. „Die Produktion und die Lieferung laufen in vollem Umfang weiter. Der Endkunde wird nichts merken. Auch die Neuheitenplanung ist nicht betroffen. Lediglich der Marke Fleischmann wird es hinterher besser gehen“, betont Haböck.

MESSE-KALENDER

2. - 4. OKTOBER 2015:	3. / 4. OKTOBER 2015	10. / 11. OKTOBER 2015:
Modell-Hobby-Spiel Messe Leipzig	Modellbau West Castrop-Rauxel, Europahalle	Internationale Modellbaumesse Ried Ried im Innkreis (Österreich)

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba), Klaus Eckert (keck), Korbinian Fleischer (kf), Michael Robert Gauß (mrg), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014, Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH, Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Petra Schwarzendorfer, Nicole Friedl (Bestellservice, (08141) 53481-0)

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]


FOTO: CHRISTIAN SPILLER

AN ALLERERSTER STELLE ...

... steht die 01 im Nummernplan und auch in der Gunst der Eisenbahnfreunde rangiert sie ganz weit vorne. Die Paradelok der einstigen Reichbahn wird 90 Jahre alt, und immer noch stehen viele Exemplare wie die Frankfurter 01 118 unter Dampf. Wir blicken zurück in die Geschichte und hinter die Kulissen der Museumsbahner.


FOTO: BAUER-PORTNER

KÖNIGLICH SÄCHSISCH

Zurück in die Zeit der sächsischen Staatseisenbahn führt die Anlage von Rainer Rubin. Geliebte alte Bimmelbahn im Maßstab 1:87.

Das November-Heft erscheint am

14. Oktober

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch


FOTO: THONIS VAN DER WEEL

PAUSE AN DER SCHLEUSE

Was wäre eine Kanal-Reise ohne Unterbrechung? Schleusen bringen Salz in die Suppe – auch im Modell.

AUSSERDEM

MEB-Urgestein

Karl-Heinz Brust feierte seinen 90. Geburtstag. Er hat viel zu erzählen.

Staubige Ladung

Im Güterwagen-ABC werden Staubsilowagen vorgestellt. Ob zwei- oder vierachsig, wird sich zeigen.

Wetzt die Spatel!

Im zweiten Teil seiner Werkstatt verwurstet Michael Robert Gauß die Einzelteile der Busch-Landmetzgerei zu einem geschmackvollen Diorama.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


FOTO: GABREIEL HABERMANN

RUHE VOR DEM STURM?

Wie geht es eigentlich Stuttgart 21? Höchste Zeit für einen aktuellen Blick auf die Spätzlemetropole.


FOTO: LE TRAIN

WENN DAS LICHT ERLISCHT

Schon seit einigen Jahren ist die Schweizer H0-Großanlage „Kaeserberg" eine Attraktion, jetzt auch im Nachtmodus.

TRIX
H0

Auf den Schienen in Ost und West zu Hause



Ab September im Handel erhältlich!



22905 Schnellzug-Dampflokomotive im Interzonenverkehr

„Weltniveau" im Modell: Schon vor der Wiedervereinigung war die wohl gelungenste Modifizierung der Baureihe 01 auf den Schienen in Ost und West zu Hause. Die Baureihe 01.5 der DR lief bis in die 1970er Jahre als gern gesehener Gast vor Interzonenzügen und symbolisierte in ihrer dynamischen Eleganz tatsächlich das viel zitierte, doch fast nie erreichte „Weltniveau" der DDR. Speziell die „amerikanischen", im Modell exakt nachgebildeten **Boxpokräder** besaßen hierbei einen durchaus nennenswerten Anteil.

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 01.5 mit Kohlen-Tender. Reko-Ausführung der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR). Mit Boxpok-Räder, Kohlen-Einheitskastentender 2´2´T34, Witte-Windleitblechen in spezieller Bauform für die BR 01.5, durchgehende Domverkleidung, einseitigem Indusi und Puffertellerwarnanstrich. Betriebsnummer 01 512. Betriebszustand um 1967.

Die Überraschungsneuheit 2015. **€ 499,99 ***



Komplette Neuentwicklung als filigrane Metallkontruktion mit der typischen BR 01.5-Optik



Das besondere Gesicht: Markante amerikanische Boxpokräder an nur 12 Exemplare der Baureihe 01.5



Detaillierte Produktinformationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler vor Ort oder im Internet unter www.trix.de.